MORZE

NR 4/509 ● ROK XXIX, XLIX
KWIECIEŃ 1973 ● CENA 6 ZŁ

Fot. Henryk Kabat

Chcemy odpoczywać na morzu!

Wczasy pod banderą



Sprawa, którą podejmujemy, jest prosta. Chcemy, jako Redakcja, aby Polacy zwiedzali świat tanio i pod własną banderą. Uzasadniać tej tezy właściwie nie trzeba. Turystyka w dzisiejszej dobie jest równie silną potrzebą jak prehistoryczne migracje. Zapewnienie zaś dobrego, regenerującego siły wypoczynku ludziom pracy w Polsce należy do fundamentalnych zasad ustrojowych naszego państwa. W uchwałach VI Zjazdu partii stwierdza się wyraźnie: „W celu zaspokojenia szybko rosnących potrzeb ludzi pracy w zakresie wypoczynku, należy skoordynować wysiłki różnych instytucji i organizacji w zakresie organizowania wczasów i turystyki, upowszechnienia kultury fizycznej i sportu". Pozostaje więc tylko mądre, gospodarne podejście do interesującej nas turystyki morskiej.

Od dawna znane hasło „Pracuj na lądzie — odpoczywaj na morzu" nabiera dziś szczególnych treści. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, skromna baza turystyczna w Polsce, zatłoczenie w sezonie wszystkich jako tako atrakcyjnych miejscowości wypoczynkowych, a wreszcie liberalizacja przepisów paszportowo-dewizowych — każe szukać nowych możliwości racjonalnego relaksu dla milionów Polaków. Tym nowym, niemal całkowicie nie tkniętym przez turystykę obszarem jest m o r z e.

Stwarza ono nie tylko możliwości rekreacji, lecz także w wielu przypadkach może zastąpić leczenie sanatoryjne, co znowu nie jest bez znaczenia wobec chronicznego braku dostatecznej ilości miejsc w odpowiednich zakładach na lądzie.

Argumentem innego już pokroju, za rozwijaniem turystyki morskiej, jest również potrzeba dyskontowania wielkiego rozkwitu naszej gospodarki morskiej dla ludzi, którzy tę gospodarkę od podstaw tworzyli, a więc dla całego narodu. Z pewnością więc większa liczba Polaków niż dotychczas powinna te sukcesy odczuwać na co dzień, także w życiu osobistym. W ten sposób staniemy się wreszcie nie tylko państwem, ale i narodem morskim. Do tego celu potrzebne są przede wszystkim statki wczasowo-turystyczne, zabierające po umiarkowanych cenach ludzi pracy na morze.

W dotychczasowych projektach Ministerstwa Żeglugi przewidziane jest wprowadzenie do eksploatacji jednej tego typu jednostki gdzieś koło roku 1980. Nie są to perspektywy oszałamiające. Wymagają rozszerzenia i przyspieszenia.

Trudno jednak obarczać resort żeglugi, z natury rzeczy parający się działalnością gospodarczą, rozwiązywaniem problemu s o c j a l n e g o obchodzącego żywo znaczną część ludzi pracy w Polsce. Zagadnienie jest szersze. Sprawą szybkiego stworzenia turystyki morskiej w naszym kraju, a taka jest przecież potrzeba — muszą zająć się więc aktywnie organizacje związkowe, turystyczne, rady zakładowe kopalń, hut, fabryk oraz instytucje takie jak CRZZ, GKKFiT, FWP, którym przecież sprawa zdrowia, wypoczynku i dobrego samopoczucia rzesz pracowniczych w Polsce leżeć powinna z oczywistych względów na sercu.

Dla wszystkich wspomnianych wyżej instytucji oraz dla tych działaczy, fachowców, publicystów, ekspertów, którzy mogą konstruktywnie włączyć się do dyskusji nad szybkim stworzeniem taniej turystyki morskiej pod własną banderą — szeroko otwieramy łamy naszego pisma. Prosimy pisać do nas w tej sprawie, zaopatrując materiały w hasło: „Wczasy pod banderą".

Wczasy

Turystyka morska w Polsce ma swoich zwolenników, więcej — gorących entuzjastów, nie od dziś. W zainteresowanych kręgach znana jest sprawa statku wczasowo-turystycznego „Wielkopolska". Myśl budowy tej jednostki rzucona została przez społeczeństwo poznańskie w roku 1957.

Wówczas też zawiązał się Społeczny Komitet, który gospodarczym sposobem, dzięki ofiarności ludzi i instytucji, dokonał niemało. Opracowano założenia statku (inż. inż. Orszulok, Pacześniak, Urbanowicz), a także zdołano uzyskać m. in. od załogi zakładów „H. Cegielskiego" zobowiązanie do wykonania dla statku „Wielkopolska" ponadplanowego silnika o mocy 7 800 KM. Napłynęły też wtedy do komitetu liczne zgłoszenia, deklarujące wkład pracy lub konkretne fragmenty wyposażenia dla przyszłego statku.

Równolegle powstało również studium statku wycieczkowego, opracowane przez zespół fachowców z Instytutu Morskiego, różniące się od założeń dla „Wielkopolski". Ze studium tego można zaczerpnąć garść aktualnych i dziś przemyśleń:

Turystyka morska ma związać społeczeństwo z morzem, lecz musi być ona połączona z odwiedzaniem obcych portów.

Ta forma turystyki musi być dostępna dla średnio zarabiających pracowników.

Koszt budowy statku, finansowany ze składek społeczeństwa (czy na pewno? — przyp. red.), powinien być utrzymany na poziomie najniższych kosztów, zarówno w zakresie wydatków inwesty-

MORZE

00-023 Warszawa,
ul. Widok 10.
Tel. 27-35-51,
27-91-51.
81-963 Gdynia,
skr. poczt. nr 52;
ul. Waszyngtona 34.
Tel. 21-33-31,
21-57-53.
70-561 Szczecin,
ul. Staromłyńska-3/8.
Tel. 335-37.

Redaguje zespół:

Jerzy Miciński (red. naczelny),
Janusz Wolniewicz (z-ca red. naczelnego),
Ireneusz Gwidon Kamiński (z-ca red. naczelnego),
Jerzy Wadowski (sekr. redakcji),
Bohdan Rudnicki (kier. działu zagr.),
Zbigniew Flisowski (kier. literacki),
Bogdan Bersz (kier. graficzny),
Leon Kaźmierczak (red. techniczny).

Warunki prenumeraty.

Cena prenumeraty krajowej: rocznie 72 zł, półrocznie 36 zł, kwartalnie 18 zł. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę na kraj dla Czytelników indywidualnych przyjmują Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Wszystkie instytucje państwowe i społeczne w miastach zamawiają prenumeratę wyłącznie za pośrednictwem Oddziałów i Delegatur RSW „Prasa — Książka — Ruch". Pozostałe, mające siedzibę na wsi lub w innych miejscowościach, w których nie ma Oddziałów i Delegatur, zamawiają prenumeratę za pośrednictwem Urzędów Pocztowych.

Prenumeratę na zagranicę przyjmuje: RSW „Prasa — Książka — Ruch" Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych, Wronia 23, 00-840 Warszawa, konto PKO nr 1-6-100024. Cena prenumeraty dla zagranicy jest wyższa od prenumeraty krajowej o 40%.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówie, prowadzi Przedsiębiorstwo Upowszechnienia RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Dąbrówki 13, 40-081 Katowice.

Wydawca: Krajowe Wydawnictwo Czasopism RSW „Prasa — Książka — Ruch", Noakowskiego 14, 00-666 Warszawa, tel. 25-72-91.

Druk: PZG RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Liebknechta 22, 40-083 Katowice. Zam. 860/73 — M-13

Nie zamówionych materiałów redakcja nie zwraca.



pod banderą

cyjnych, jak i eksploatacyjnych. Nie może on jednak pomijać uzasadnionego, celowego komfortu, bez stosowania luksusu w postaci kosztownych materiałów, zbędnych dekoracji i rozrżutności przestrzeni.

Funkcjonalna strona statku musi być dostosowana do jego zasadniczego celu, tzn. do obsługi wypoczywającego człowieka pracy i stworzenia mu odpowiednich warunków kulturalno-bytowych. Należy zatem wziąć pod uwagę zwiedzanie obcych portów i turystykę w ich pobliżu.

Rzeczoznawcy z Istytutu Morskiego obliczyli przed 15 laty, że orientacyjny koszt 11-dniowego rejsu z zawinięciem do dwóch zagranicznych portów kształtowałby się również założenia statku turystycznego lub całej ich serii.

Dzisiaj cena wycieczki byłaby prawdopodobnie inna. Nieco inaczej kształtowałyby się również założenia statku turystycznego lub całej ich serii.

Przypuszczalnie zasięg naszych wycieczkowców obejmowałby Morze Północne, Atlantyk i Morze Śródziemne. Do rostrzygnięcia pozostałby problem: zakup dwóch — czterech (?) statków czy budowa ich w naszych stoczniach. Trzeba by również zastanowić się, czy — wobec integracji państw socjalistycznych — punktami wyjściowymi polskich rejsów turystycznych nie mogłyby być także czarnomorskie porty Bułgarii, czy Rumunii, dokąd dowoziłyby turystów samoloty rozwijającego się coraz bardziej „LOT-u"? Takie kombinowane morsko-powietrzne wycieczki zmniejszyłyby zapewne koszty dewizowe, a turystom dawałyby szanse szybkiego osiągnięcia atrakcyjnych rejonów wypoczynkowych.

Problemów jest więc sporo. Wydaje się jednak, że wobec ogromnego zainteresowania ludzi pracy turystyką morską i przy istniejącej kadrze fachowców — można by je rozwiązać i zrealizować. Styl i tempo pracy rodaków, jakie obecnie obowiązują w naszym kraju, dają gwarancję, że w krótkim czasie moglibyśmy tanio wypoczywać na morzu pod własną banderą.

Tadeusz Dziekoński



Fot. Florian Staszewski

TURYSTYKA MORSKA W ŚWIECIE

Turystyka morska nie jest, jakby się mogło wydawać, sprawą ostatnich kilku czy kilkunastu lat. Zaczątki jej bowiem datują się już w drugiej połowie XIX wieku, kiedy to biuro podróży Thomasa Cooka zorganizowało w roku 1875 pierwszy rejs turystyczny na Nordkapp dla 21 Anglików na parowcu „President Christie".

Od tej pierwszej podróży upłynęło jednak wiele lat, zanim ten rodzaj turystyki zyskał sobie pełne prawo obywatelstwa. Dopiero w latach trzydziestych XX wieku turystyka morska przybrała szerokie rozmiary, i to zarówno w krajach kontynentu europejskiego, jak i północnoamerykańskiego. Druga wojna światowa przekreśliła całkowicie turystykę, a pierwsze lata po zakończeniu wojny, z różnych względów (ekonomicznych, bezpieczeństwa i transportowych) również nie sprzyjały rozwojowi turystyki morskiej. Toteż o pełnym, a niezmiernie szybkim jej rozwoju można mówić dopiero od końca lat pięćdziesiątych.

Od tego czasu obserwujemy nieprzerwany, żywiołowy rozwój turystyki morskiej, przybierający na sile z każdym rokiem. Dość powiedzieć, że gdy w rejsach turystycznych w roku 1962 z amerykańskiego i europejskiego rynku brało udział 450 tysięcy turystów, to w roku 1972 liczba uczestników rejsów turystycznych pełnomorskich wynosiła już prawie 1 400 tysięcy osób; uległa więc potrojeniu w ciągu ostatnich 10 lat.

Biorąc pod uwagę wszystkie możliwości uprawiania tej formy turystyki, a więc: na wycieczkowcach, czyli statkach przeznaczonych wyłącznie dla turystyki morskiej, na statkach żeglugi liniowej pasażerskiej i towarowej, a wreszcie na promach morskich, można przyjąć, że ogólna liczba osób, korzystających z tych czy innych form turystyki morskiej, sięga nie mniej niż 2 milionów osób. Oczywiście liczba ta nie obejmuje morskiej turystyki przybrzeżnej, z której korzystają rokrocznie setki tysięcy, jeśli nie miliony osób.

Ten ogromny rozwój nie jest bynajmniej zjawiskiem przejściowym lub koniunkturalnym. Przeciwnie, ma on wszelkie cechy trwałości i podstawy dalszego rozwoju. Składa się na to kilka przyczyn.

Główną z nich jest występujący na całym świecie pęd do podróżowania, poznawania obcych ludzi i krajów. Obejmuje on dziś wszystkie warstwy społeczne i nie jest, jak to było jeszcze do niedawna, przywilejem tylko klas posiadających. Demokratyzacja wszystkich dziedzin życia społecznego nie ominęła również i turystyki, a w szczególności turystyki morskiej. Hasło „pracujesz na lądzie — odpoczywaj na morzu" przestało być tylko sloganem reklamowym. Liczba bardzo kosztownych ekskluzywnych wycieczek morskich, niedostępnych dla szerszego ogółu, z biegiem lat malała. Przytłaczająca większość rejsów turystycznych to rejsy w granicach 7—14 dni, a ich cena nie przekracza możliwości budżetu średnio sytuowanej rodziny.

Nie bez znaczenia dla rozwoju turystyki morskiej jest również zanieczyszczenie naturalnego środowiska człowieka, przepełnione ponad wszelką miarę miejscowości wypoczynkowe, zatrute rzeki i jeziora, zanieczyszczone plaże i wody przybrzeżne. Hałas, dymy, spaliny — wszystko to sprawia, że pęd do natury, chęć odizolowania się od „zdobyczy" cywilizacji jest coraz powszechniejsza. Taką izolację zapewnia podróż morska, a przede wszystkim — dalekomorski rejs turystyczny.

Inną, pośrednią przyczyną szerokiego rozwoju turystyki morskiej stała się konkurencja komunikacji lotniczej. Począwszy od lat sześćdziesiątych odebrała ona prymat żegludze pasażerskiej w przewozach pasażerskich na Północnym Atlantyku i samolot króluje dziś prawie niepodzielnie na tym rynku. Dość powiedzieć, że na każdych 100 pasażerów podróżujących przez Atlantyk, aż 98 korzysta z komunikacji powietrznej, a tylko 2 — z komunikacji morskiej. Utrata rynku pasażerskiego przez linie okrętowe musiała więc znaleźć odbicie w polityce eksploatacyjnej i inwestycyjnej przedsiębiorstw żeglugowych.

Wszyscy armatorzy, utrzymujący regularną komunikację na Północnym Atlantyku, ograniczają więc w zdecydowany sposób liczbę rejsów liniowych. Nie tylko zatem nie powiększaja zatrudnionego na tych trasach tonażu, lecz przeciwnie — wycofują swe statki z tej linii, kierując je na szlaki turystyczne.

Dość powiedzieć, że obecnie liniową żeglugę pasażerską na Atlantyku utrzymuje zaledwie 10 statków z portów Europy zachodniej i 5 statków z portów Morza Śródziemnego. Liczą one łącznie 512 354 BRT i dysponują 18 739 miejscami pasażerskimi. Natomiast tonaż wycieczkowców, przeznaczony wyłącznie do podróży turystycznych, wynosił w dniu 1 stycznia 1972 roku — 65 pełnomorskich statków o łącznej pojemności 1 400 000 BRT i 47 104 miejscach pasażerskich. Najwięcej statków turystycznych reprezentowało bandery: brytyjską, amerykańską, norweską, włoską i grecką. Prawie wszystkie nowo budowane statki pasażerskie bądź statki, których budowa znajduje się jeszcze w stadium negocjacji (a statków tych jest łącznie kilkanaście), pomyślane są jako statki wycieczkowe o wysokim komforcie.

Można przyjąć, że obecnie z ważniejszych portów świata wyrusza rocznie ponad 1000 morskich rejsów turystycznych. Rejsy te z każdym rokiem wzbogacają się i urozmaicają. I tak np. coraz popularniejsze stają się podróże kombinowane powietrzno-morskie. Ich koncepcja polega na tym, że turyści korzystający z samolotu znajdują się bardzo szybko w atrakcyjnym rejonie turystycznym. Najwięcej tego rodzaju wycieczek organizowanych jest z Wysp Brytyjskich na Riwierę włoską. Tam turyści udają się statkiem w tygodniową podróż po Morzu Śródziemnym, ze zwiedzaniem wielu portów włoskich, północnoafrykańskich i hiszpańskich.

Niezależnie od tradycyjnych, rzec można, rejsów wycieczkowych dla zwykłych turystów, powstają nowe formy turystyki morskiej o specjalnym charakterze. Taką formą, łączącą przyjemne z pożytecznym, są rejsy dla młodzieży szkolnej, w czasie których odbywa się normalna nauka. Podróże takie od roku 1961 organizowane były na statkach „Devonia" i „Dunera" (eks-transportowce wojenne przebudowane dla celów pasażerskich). Statki te zawijały do 47 portów — od Reykjaviku po Funchal na Maderze, od Amsterdamu po Leningrad, i od Londynu po Stambuł i Odessę. Statek „Devonia" odwiedził również kilkakrotnie Gdynię. Oprócz tych edukacyjnych rejsów turystycznych dla młodzieży szkolnej organizowane są również, w nieco odmiennym charakterze, rejsy wycieczkowe dla młodzieży uniwersyteckiej. Biorą w nich udział, oprócz studentów, politycy, artyści, literaci itp., którzy w czasie podróży organizują pogadanki, odczyty, dyskusje i występy artystyczne. Koszty tego rodzaju wycieczek są bardzo niskie, ponieważ restauracja na statku jest typu samoobsługowego, a większość pasażerów lokuje się na leżakach lub hamakach na pokładzie.

W związku z rosnącą konkurencją na rynku międzynarodowej turystyki morskiej, armatorzy i biura podróży, organizując rejsy wycieczkowe, prześcigają się w różnego rodzaju chwytach reklamowych w celu pozyskania pasażerów. I tak np. armator zachodnioniemiecki German Atlantic Line ogłosił, że na jego statku „Hanseatic", który odbywa serię rejsów turystycznych z Port Everglades do Curaçao, La Guaira, Barbados, Martyniki i St. Thomas, czynny będzie tzw. „open bar". Wszyscy pasażerowie, biorący udział w tych rejsach, będą mogli w dowolnych ilościach i o każdej porze dnia korzystać bezpłatnie z wszelkiego rodzaju trunków, których bogaty wybór znajduje się w barach statkowych.

Inni armatorzy konkurują w zapewnieniu pasażerom w rejsach turystycznych jak najwięcej różnego rodzaju rozrywek, imprez artystycznych, występów zespołów estradowych, wokalnych i tanecznych, złożonych z wybitnych solistów i gwiazd sceny, teatru i filmu. W czasie rejsów turystycznych organizowane są również różnego rodzaju konkursy rozrywkowe, taneczne i sportowe, a ich uczestnicy i zwycięzcy są obdarowywani częstokroć bardzo cennymi nagrodami.

W kołach żeglugowych przyjęło się powiedzenie, że statek przeznaczony do podróży turystycznych, podobnie jak kielich wina, powinien być zapełniony nie więcej jak w połowie. To powiedzenie dotyczy oczywiście tylko statków liniowych, które w pewnych okresach kierowane są na rejsy wycieczkowe. Na tych statkach lkwiduje się wówczas kabiny wieloosobowe i są one traktowane jako kabiny 1- lub 2-osobowe. W związku z tym normalna (w rejsach liniowych) zdolność przewozowa statku zmniejsza się do 60, a nawet do 50 procent. Pasażerowie mają więc do dyspozycji o wiele większą przestrzeń, zarówno w kabinach, jak i w pomieszczeniach ogólnych na statku. Natomiast wszystkie nowo budowane statki przeznaczone wyłącznie dla turystyki mają — już w swych założeniach konstrukcyjnych — przyjęte z góry znacznie wyższe współczynniki BRT na jednego pasażera. Na wycieczkowcach wyeliminowano w ogóle kabiny wieloosobowe, jak również kabiny ze sztucznym światłem (wewnętrzne).

KIERUNKI MORSKIEJ TURYSTYKI

Porty W. Brytanii: Londyn, Tilbury, Southampton, Hull, Liverpool, Harwich i Clyde. Przewiduje się około 400 rejsów w okresie od listopada 1972 do listopada 1973 r. Rejsy te, w zależności od pory roku, kierowane są bądź do ciepłych stref klimatycznych (Morze Karaibskie, Wyspy Kanaryjskie, porty Morza Śródziemnego i Adriatyku), bądź do portów krajów skandynawskich i Morza Bałtyckiego. Warto tu przypomnieć, że porty polskie są coraz częściej uwzględniane w programach rejsów turystycznych statków obcych bander. W roku 1970 do portów polskich (głównie do Gdyni) zawinęło zaledwie 7 statków wycieczkowych z zagranicznymi turystami, w roku 1971 — 24 statki, w roku 1972 — 35 statków, a na rok 1973 napłynęło już 56 zgłoszeń statków turystycznych.

Porty Morza Śródziemnego: Genua, Wenecja, Cannes, Triest, Pireus. W okresie od lipca do 31 października 1973 r. wyjdzie stamtąd łącznie 80 rejsów do portów Morza Śródziemnego, Adriatyku, Morza Egejskiego i Czarnego. Ponadto z Pireusu odbywają się kilka razy tygodniowo rejsy turystyczne do wysp greckich: Delos, Mykonos, Rodos, Korfu.

Porty Europy zachodniej: Amsterdam, Hamburg, Kopenhaga, Le Havre, Cuxhaven. Ogółem rokrocznie odbywa się z tych portów około 60 rejsów. Głównie na Wyspy Kanaryjskie, na Madere, Morze Śródziemne oraz do krajów skandynawskich i bałtyckich.

Porty USA: Nowy Jork, Baltimore, Los Angeles, Boston, Port Everglades. W okresie od listopada 1972 do października 1973 wyjdzie z tego rejonu około 500 rejsów turystycznych, głównie w rejon Morza Karaibskiego.

Ponadto kilkadziesiąt rejsów turystycznych odbywa się rokrocznie z portów Ameryki Południowej (Buenos Aires, Montevideo), z portów Afryki Południowej (Durban i Capetown oraz z portów Oceanu Spokojnego (Sydney, Brisbane, Fremantle).

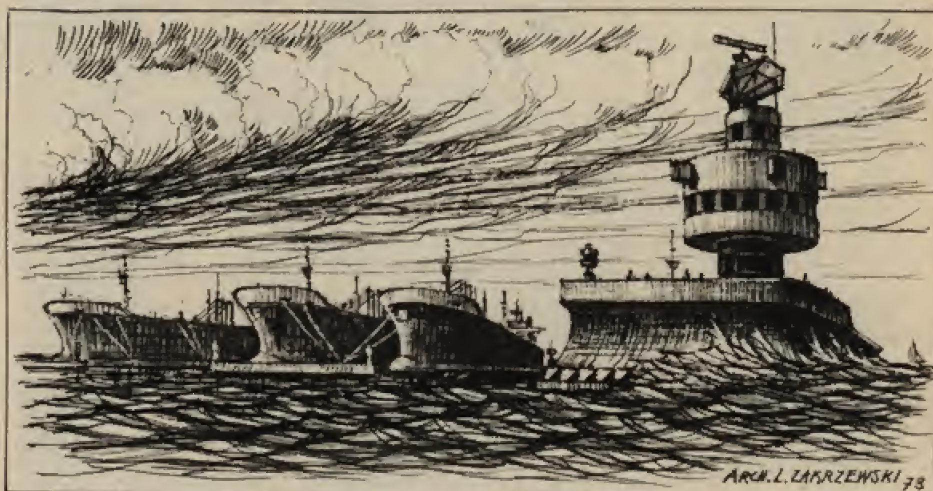
Norweski wycieczkowiec „Royal Viking Star" oraz fragment pomieszczeń na brytyjskim „Sun Viking'' (reprodukowane zdjęcia uzyskaliśmy dzięki uprzejmości stoczni Wärtsilä oraz Biura Radcy Handlowego Ambasady PRL w Helsinkach)

NOWE WYCIECZKOWCE

A oto niektóre statki turystyczne, które weszły do eksploatacji w 1972 roku, bądź też wejdą w latach 1973—74 i w latach następnych: „Royal Viking Star" 21 500 BRT, 525 miejsc pasażerskich, przekazany armatorowi Royal Viking Line w czerwcu 1972 roku. „Cunard Adventurer" i „Cunard Ambassador" po 14 150 BRT i 700 miejsc — w sierpniu 1972 r. „Spirit of London" — 16 600 BRT, 750 miejsc, przekazany armatorowi „P and O" w listopadzie 1972 r. „Sun Viking" — 18 500 BRT, 715 miejsc, przekazany do eksploatacji w listopadzie 1972 r. „Prinsendam" — 9 000 BRT, 400 miejsc, wejdzie do eksploatacji w maju 1973 r. „Prins Henrik of Denmark" — 12 500 BRT, 576 miejsc, opuści stocznię w maju 1973 r. „Vistafiord" — 24 000 BRT, 560 miejsc, w czerwcu 1973 r. „Royal Viking Sky" — 21 500 BRT, 525 miejsc, w sierpniu 1973 r. „Royal Viking Sea" — 21 500 BRT, 525 miejsc, w grudniu 1973.

Ponadto są w budowie m.in. następujące statki, których nazwy nie zostały jeszcze ustalone. Armator holenderski NASM zamówił w stoczni de Merwede statek turystyczny 9 000 BRT dla 456 pasażerów, dostawa kwiecień 1973. Dla armatora hiszpańskiego stocznia U. N. Levante buduje dwa statki po 13 000 BRT dla 800 pasażerów, termin dostawy 1974—75. Dla armatora radzieckiego stocznia fińska Wärtsilä buduje dwa statki po 11 000 ton dla 50[illegible] pasażerów lub 255 samochodów osobowych, termin dostawy 1974—76 r.

Koszt budowy 4,6 miliarda zł w I etapie • zdolność przeładunkowa 11 milionów ton w I etapie; docelowo 70 milionów ton • powierzchnia 80 hektarów • budowa w warunkach otwartego morza • absolutna nowoczesność rozwiązań projektowych i urządzeń przeładunkowych • czas budowy 4 lata.



W sojuszu z nauką

Jerzy Ringer

Gdy tylko zapadła decyzja budowy Portu Północnego, gdy tylko uzmysłowiono sobie skalę trudności i potrzebę pośpiechu — w Instytucie Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk w Oliwie zbudowano laboratorium badań modelowych. Powstało ono kosztem 20 milionów złotych w oliwskiej Dolinie Radości: dwuhektarowy betonowy basen z urządzeniami do wywoływania falowania, z modelami różnych budowli hydrotechnicznych.

Największym z nich był model Portu Północnego. Wywoływane w oliwskim laboratorium „sztormy na niby" miały naukowcom dać odpowiedź na pytanie: „Jak zbudować falochron osłonowy Portu Północnego, aby chronił port i statki przed falowaniem, a równocześnie umożliwiał dogodne i bezpieczne wejście do portu?"

Problem nie był łatwy, ponieważ obydwa te założenia wzajemnie się wykluczały: bezpieczne wejście do portu to wejście z kierunku falowania, a stan ciszy w porcie to zamknięcie portu od strony falowania. A przy okazji trzeba było powiedzieć, jak zbudować falochron: z kamienia, na palach, na skrzyniach? Powiedzieć, jak ukształtować brzeg morski, aby morze współdziałało z ludzką budowlą — a nie walczyło z nią.

Do niedawna na takie pytania odpowiadały nam nieliczne zagraniczne instytuty. W Porcie Północnym po raz pierwszy odpowiadają polscy naukowcy...

Ich odpowiedź dokładnie precyzowała warunki budowy portu. Zmieniała wiele elementów ustalonych w założeniach: kształt falochronów, wielkość basenów, technologię budowy. Na przykład naukowcy stwierdzili, że należy zmienić konstrukcję nabrzeża pirsu — projektowana bowiem ścianka daje wskutek odbicia falowanie wewnątrz portu dwukrotnie większe niż zewnątrz!

Laboratorium badań modelowych kosztowało 20 milionów złotych. Prace badawcze wykonane już dla potrzeb budowy Portu Północnego kosztowałyby w zagranicznym laboratorium co najmniej 300 tysięcy dolarów. Budowa Portu Północnego bez tych badań — kosztowałaby wielokrotnie drożej. Opłaca się więc inwestować w naukę?...

Badania modelowe Portu Północnego w Instytucie Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk w Oliwie trwają od dwóch lat. Prowadził i prowadzi je nadal zespół pracowników Instytutu pod kierownictwem dr. hab. inż. Czesława Drueta, dr. inż. Genowefy Bendykowskiej, dr. inż. Jerzego Onoszko i dr. inż. Wojciecha Robakiewicza.

Co się dzieje pod falochronem?

Główny falochron osłonowy Portu Północnego, czyli tak zwany falochron północny ma 3 kilometry długości. W przeważającej części zbudowany jest z kamieni i głazów granitowych, zwożonych przez dwa lata z kamieniołomów krakowskich i wrocławskich, i pracowicie sypanych w morze. W końcowej swej części falochron zbudowany będzie z ogromnych skrzyń-kesonów mających po 13 metrów wysokości i 25 metrów długości. Dla przygotowania tych kesonów zbudowano specjalny ośrodek na Nabrzeżu Przemysłowym w Gdańsku — dwa sporej wielkości suche doki wraz z całym zapleczem.

Po zbudowaniu i „zwodowaniu" skrzyń (przy pierwszym wodowaniu odbył się nawet prawdziwy chrzest) holować się je będzie na zatokę i w odpowiednim miejscu zatopi. Na górnej części zatopionych skrzyń zbudowana zostanie korona falochronu.

Przed zatopieniem skrzyń trzeba jednak przygotować dno: wyrównać, sprawdzić, oczyścić. Ciężka skrzynia wraz z koroną ma w przyszłości wytrzymać ataki sztormowych fal, musi więc być posadzona na dnie z największą starannością. Dlatego od dłuższego czasu pogłębiarki Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych pracowicie wyrównywały dno pod falochronowe skrzynie i na piasek sypały szalandy tłucznia. Ale nie wszędzie sprawa była tak prosta: na 600-metrowym odcinku przyszłego falochronu na dnie zalegała warstwa namułów. Namuły, wiadomo — grunt nienośny, nawet tłucznia nie można na nie sypać, bo po prostu utonie w mule...

Trzeba więc było czerpakami pogłębiarek usunąć tysiące metrów sześciennych namułów i na to miejsce nasypać przywieziony szalandami piasek. I to była operacja stosunkowo prosta, acz pracochłonna i długotrwała. Ale tu dopiero zaczęły się problemy: nasypany piasek dość luźno zalegał dno morskie i nie nadawał się jeszcze do sypania tłucznia i posadowienia skrzyń. Naturalna zaś stabilizacja gruntu trwałaby długie lata...

Ponieważ nie było czasu na to odczekiwanie — z pomocą przyszli naukowcy. Zakład Hydrotechniki Instytutu Morskiego w Gdańsku opracował metodę stabilizacji gruntów przy pomocy podwodnych wybuchów niewielkich ładunków trotylu. System opracowano tak przemyślnie, że znaczna część energii wybuchu idzie w kierunku dna, „ubijając" świeży piasek. Na tak przygotowane dno można już będzie wkrótce sypać tłuczeń i układać ogromne skrzynie.

Operację wykonują statki Polskiego Ratownictwa Okrętowego; stan zagęszczenia gruntu przed i po wybuchu bada się przy pomocy podwodnej kabiny „Meduza"; metodę stabilizacji gruntu pod wodą przy pomocy wybuchów opracowali naukowcy Zakładu Hydrotechniki Instytutu Morskiego w Gdańsku: mgr inż. Natalia Kisielowa i mgr inż. Roman Osiecimski.

Fundament zwałowarko-ładowarki

Dzięki głębokości 16 metrów — do Portu Północnego zachodzić będą statki o nośności po 100 tysięcy ton. Statek zarabia tylko w morzu — postój w porcie musi być skrócony do minimum. Stąd dążenie każdego portu do posiadania najwydajniejszych urządzeń przeładunkowych. Port Północny będzie je posiadał. Projekt Centralnego Ośrodka Badawczo-Projektowego Górnictwa Odkrywkowego we Wrocławiu. Ogromne zwałowarko-ładowarki, automatycznie sterowane, przeładowywać będą 4 tysiące ton węgla na godzinę. Stutysięcznik w dwie doby...

Jeszcze przed rokiem było tu normalne morze. Najpierw usypano kamienny falochron, potem ustawiono wielkie rury, potem podłączono do nich refulery, które w to morze zaczęły wlewać refulat, czyli zmieszany z wodą piasek wydobyty w innym miejscu z dna. W ten sposób po kilku miesiącach nasza ojczyzna powiększyła się o ponad 40 hektarów nowego, wyrwanego morzu terenu. Właśnie w tym miejscu znajdą się wkrótce place składowe węgla, właśnie tu ma stanąć zwałowarko-ładowarka o wadze: 600 ton! Czy można się dziwić, że inwestor zażądał fundamentu z żelbetonu?

Gdy więc wówczas określono stopień zagęszczenia gruntu, okazało się, że żadnej zwałowarko-ładowarki na tak miękkim gruncie postawić nie można. Postawiono więc pytanie: jak w szybkim czasie ustabilizować grunt? Udzielenia odpowiedzi podjął się Zakład Komunikacji Instytutu Budownictwa Lądowego Politechniki Gdańskiej. Naukowcy Politechniki opracowali metodę, technologię przyspieszonej stabilizacji refulatu. W skrócie polega ona na wykopaniu przez spychacze odpowiedniego rowu, pięciokrotny przejazd walcami wibracyjnymi, ułożenie półmetrowej warstwy świeżego piachu i polanie jej odpowiednią ilością wody. Potem znowu nasypuje się pół metra piachu, znowu puszcza walce wibracyjne, znowu polewa wodą itd. itd. W ten sposób trzeba będzie pracowicie przeorać spychaczem i walcami wibracyjnymi całe 40 hektarów nowej polskiej ziemi — ale dzięki tej metodzie zaoszczędzi się kilka lat naturalnego stabilizowania gruntu — lub wywrócenia się zwałowarko-ładowarki...

Autorami metody, oszczędzającej rzecz dzisiaj bezcenną — czas, są: doc. dr inż. Henryk Borkowski i mgr inż. Józef Judycki.

Widmo na farwaterze

Rzecz będzie nie o strachach — widmo bowiem nie jest Białej Damy tylko laserowe.

Do Portu Północnego zawijać będą, jak wiadomo, statki-stutysięczniki, mające po 15 i więcej metrów zanurzenia. Trzeba dla nich starannie przygotować tory wodne, trasy podejścia, obrotnice. Pierwsze w Porcie Północnym do pracy przystąpiły więc pogłębiarki PRCiP, i one chyba ostatnie zejdą z placu budowy — jeśli placem budowy można nazwać akweny leżące wiele mil od brzegu...

Tam właśnie trwa bowiem przygotowywanie torów podejścia do Portu Północnego. Im precyzyjniej wytyczy się trasę toru wodnego — tym mniej roboty, tym mniej niepotrzebnego pogłębiania wszerz... Do tej pory robiło się te rzeczy metodą tradycyjną: na brzegu stawiało się nabieżniki, pogłębiarka brała na nie namiar, i szeroko chodząc pogłębiała tor wodny.

Laser — jeden z największych cudów XX wieku — stoi w niepozornym domku skleconym z desek, na samym brzegu zatoki. Wycelowany w morze niewielki aparat wysyła wąski, niewidoczny dla oka promień. Daleko w zatoce, kilka mil morskich od brzegu stoi pogłębiarka PRCiP. Zainstalowany na jej pokładzie celownik pozwala na precyzyjne utrzymanie kursu jednostki. Nie ma schodzenia w bok, nie ma niepotrzebnego rozszerzania farwateru. Są za to oszczędności sięgające na samym tylko głównym farwaterze Portu Północnego wielu milionów złotych. Laser został skonstruowany przez naukowców z Instytutu Elektroniki Kwantowej Wojskowej Akademii Technicznej — prof. płk. Puzewicza, płk. mgr. inż. Rutkowskiego, mgr. inż. Segiela, mgr. inż. Skibę. Po raz pierwszy do prac morskich przystosowali go — oraz prowadzą badania dla udoskonalenia i dalszego stosowania — naukowcy z Zakładu Hydrotechniki Instytutu Morskiego w Gdańsku. Oto ich nazwiska: mgr inż. Mieczysław Skurczyński jako główny referent tematu, oraz mgr inż. Adam Michowski, mgr inż. Jerzy Boniecki, Witold Potylicki — przy konsultacji prof. Szawernowskiego.

Współpraca trwa

Od pierwszej myśli o nowym porcie — we wszystkich pracach uczestniczą naukowcy. Instytut Morski w Gdańsku, który w tym dziele pełni rolę wiodącą, uruchomił do prac przy Porcie Północnym wielkie zespoły badawcze, zarówno spośród własnych pracowników, jak i z innych placówek naukowo-badawczych: Instytutu Budownictwa Wodnego PAN, Instytutu Hydrotechniki i Instytutu Budownictwa Lądowego Politechniki Gdańskiej, Uniwersytetu Gdańskiego i innych.

Rozwiązano zagadnienia z zakresu efektywności inwestycji, eksploatacji, mechanizacji i automatyzacji, organizacji pracy, powiązań transportu morskiego z różnymi formami transportu lądowego. Celem tych prac było znalezienie optymalnego wariantu budowy portu, opartego na rachunku efektywności ekonomicznej i na osiągnięciach światowej techniki. Po raz pierwszy inwestycja w gospodarce morskiej została tak kompleksowo opracowana przez naukę. Współpraca nauki z budowniczymi Portu Północnego trwa...

MILIONOWIEC W KAWAŁKACH

W okresie ostatnich 30 lat ludzkość zużytkowała więcej energii, niż w całej swojej poprzedzającej historii. Mimo tego gwałtownego skoku, tylko w latach siedemdziesiątych przewiduje się prawie podwojenie zapotrzebowania na energię. Niemal połowa zapotrzebowania ma być pokryta z zasobów płynnego paliwa mineralnego, a więc ropy naftowej.

Sytuacja ta oznacza dalsze nasilenie przewozów ropy drogą morską, przy czym względy ekonomiczne wyraźnie przemawiają za zatrudnieniem w tych rejsach znacznie większych zbiornikowców niż istniejące dzisiaj ćwierćmilionowce, czy nawet półmilionowce. Tymczasem — im dalej w las, tym więcej... kłopotów. Kalkulacje ekonomiczne wskazują, że korzyść z zatrudnienia jednego statku o tonażu półmilionowym, zamiast dwóch ćwierćmilionowców, jest mało znacząca. Chcąc radykalnie obniżyć koszty transportu, trzeba odważnie stawiać na eksploatację dużo większych jednostek, a więc milionowców, których długość przekraczałaby pół kilometra, szerokość — 85 metrów, wysokość — 45 metrów, zanurzenie — 33 metry.

Wielkie stocznie japońskie, czy nawet europejskie, mogłyby dość łatwo przystosować swe urządzenia do budowy morskich gigantów. Z punktu widzenia stoczni, najtrudniejszym do przekroczenia progiem są nie tyle względy techniczne, co ilość roboczogodzin, jakie pochłonie budowa milionowca, rzutując na opłacalność podjętej pracy. Tutaj z pomocą może przyjść tylko jak najdalej posunięta automatyzacja procesów produkcyjnych.

Poważniejsze problemy wyłaniają się natomiast w związku z nowymi przepisami Międzyrządowej Morskiej Organizacji Doradczej (IMCO), które ograniczają wielkość poszczególnych zbiorników na statku oraz żądają wydzielenia zbiorników balastowych — wszystko to w celu przeciwdziałania zanieczyszczaniu mórz. Przepisy te nie uchronnie zwiększają ciężar statku, redukując jego nośność. W ten sposób, głównym czynnikiem decydującym o tonażu zbiornikowców przyszłości staje się nie tyle ekonomia, co ekologia. Z drugiej bowiem strony, te same względy ochrony środowiska przemawiają za statkami o wielkim tonażu. Jeśli np. trzeba przetransportować 10 milionów ton ropy z portu B w określonym czasie, można to wykonać przy pomocy dziesięciu jednomilionowców, lub też czterdziestu ćwierćmilionowców. Jest rzeczą oczywistą, że w przypadku użycia statków o tonażu jednomilionowym, ryzyko zderzenia lub wejścia na mieliznę, a więc i zanieczyszczenia morza ropą, będzie czterokrotnie mniejsze niż przy statkach ćwierćmilionowych.

Milionowce nastręczają jednak wiele innych kłopotów, związanych czy to z bezwładnością ruchów ich olbrzymiej masy, czy też z problemami przeładunku wielkich ilości ropy, czyszczeniem zbiorników, cumowaniem i bunkrowaniem. W istocie, przy obecnym stanie techniki, nie ma dla tych statków odpowiednich lin ani wind cumowniczych, mogących wytrzymać przewidywane olbrzymie naprężenia. Dla osiągnięcia średniej prędkości 15 węzłów, milionowiec musiałby spalać około 500 ton paliwa na dobę. Jedna podróż z Europy do Zatoki Perskiej i z powrotem wymagałaby zatem zabunkrowania — bagatela — 40 000 ton oleju napędowego!

Wyjście z tego splotu czynników, przemawiających zarówno za, jak przeciw budowie arcywielkich zbiornikowców, próbuje znaleźć znany grecki armator Onassis, który jeszcze w latach pięćdziesiątych był pionierem w dziedzinie budowy i eksploatacji statków wielkotonażowych. Lansuje on obecnie rewelacyjny pomysł milionowca typu „Delta", składającego się z oddzielnych części.

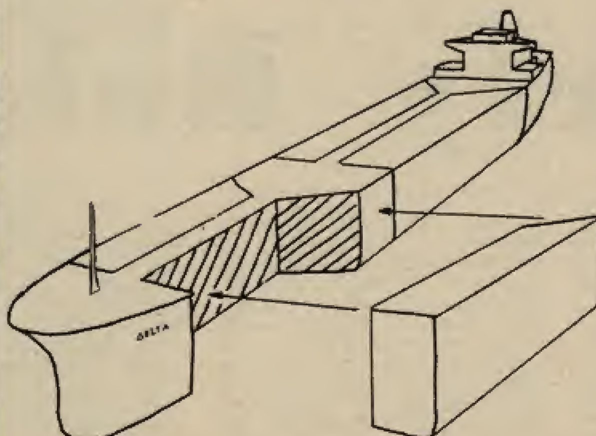
Jedną z nich stanowi właściwy statek-baza, obejmujący tylko czyste zbiorniki balastowe, siłownię wraz z zapasem paliwa, pomieszczenia załogowe i nawigacyjne oraz urządzenia do oczyszczania wszelkich balastów brudnych. Pozostałe części morskiego olbrzyma — to cztery oddzielane zbiorniki, czy raczej kesony, przeznaczone do przewiezienia ładunku.

Milionowiec „Delta" nie będzie musiał wchodzić do portów. Po przybyciu do punktu przeznaczenia, przez odpowiednie manipulowanie balastem statek-baza „urodzi" cztery samodzielne kesony, które przy pomocy holowników odpłyną z ładunkiem, tak jak barki, do różnych punktów wyładunkowych na wybrzeżu. W tym tkwi jedna z największych atrakcji całego projektu, gdyż jeden statek w jednym rejsie może w ten sposób obsłużyć cztery porty równocześnie, co zapewnia nie znaną dotąd elastyczność eksploatacyjną.

W konstrukcji zbiornikowców typu „Delta" mają być zapożyczone nowoczesne rozwiązania techniczne z budownictwa lotniczego i mostowego. W każdym razie, do produkcji tych jednostek mogłyby przystąpić już istniejące stocznie, bez większych zmian w urządzeniach i wyposażeniu technicznym. Również remonty i dokowania milionowca typu „Delta" nie wymagałyby rozbudowy istniejących stoczni remontowych. Pomysł opiera się zatem na zdrowych zasadach i sfery morskie będą śledzić dalsze jego losy z niewątpliwym zainteresowaniem.

MARIAN KRYNICKI

Schemat systemu „Delta"





Tekst i zdjęcia STEFAN TRUSZCZYŃSKI

Uparty Bolek

Dwa są w Oliwie „Osiedla Młodych". Jedno, po lasem, składające się z wysokich smukłych wieżowców. Drugie — położone między torami kolejki elektrycznej a morzem. Gdyby wejść na dach któregokolwiek z bloków tego osiedla można by zobaczyć fale Zatoki Gdańskiej. Ale nikt tego nie robi — mieszkańcy tych domów mają bowiem morze na co dzień. Większość z nich to portowcy.

Drugie piętro jednego z domów oliwskiego „Osiedla Młodych". Siedzę przy stole wraz z Bolesławem Marciochą i sączę cienkie winko domowej produkcji. Już po „dobranocce", ale nie widać, by pięcioletnia Kasia i trzyletni Maciek wybierali się do łóżek. Nie pomagają groźby 28-letniego taty, któremu nie na długo zresztą udaje się zachować surową powagę. Dom. M-3. Gdy byłem tu przed rokiem, siedzieliśmy przy tym samym stole. Ale teraz przybyły dwa nowe wygodne fotele, telewizor. Bolesław i jego żona Aleksandra są na dorobku. Pani domu nie pracuje zawodowo, choć jest z wykształcenia muzykiem i łatwo mogłaby znaleźć zatrudnienie. Nigdy się jednak na to nie godził. Uważa, iż utrzymanie rodziny to wyłącznie jego sprawa. Tak się zresztą już dawno umówili — wtedy gdy zaczęli snuć pierwsze wspólne plany na przyszłość.

Rozmawiamy o jego „drodze ku morzu". Zaczęło się po prostu od tego, iż była w nim wielka chęć do nauki i rozmiłowanie w majsterkowaniu. Początkowo zamierzał wyjechać z Lubelszczyzny na Śląsk, do technikum, ale gdy z tamtejszej szkoły przyszły papiery, rodzice schowali je przed synem. Dowiedział się o tym zbyt późno — było już po egzaminach wstępnych. Rodzice kupili w tym czasie kawałek ziemi od gajowego. Porosłe to było krzakami i zaniedbane. Karczował więc jako 14-letni chłopak całe lato, pracując od świtu do nocy. Ale nie pierwszy to raz ten — bynajmniej nie pieszczony — chłopski syn podejmował trud ponad swe siły.

— ...zawsze słyszałem, że jestem krnąbrny, żona i teraz mówi mi, że jestem uparty, a ja po prostu uważam, że jestem stanowczy...

A wtedy zrobił, co mu kazano. Wykarczował ziemię. Ale w pierwszych dniach września nie było go już w domu. Bez zgody rodziców opuścił wieś i wyjechał do pobliskiej Włodawy. Trzy lata w tamtejszej zasadniczej szkole zawodowej — to była pierwsza lekcja życia. Zdobył kwalifikacje ślusarza. Z przedmiotów zawodowych był nawet najlepszy w szkole. Wtedy też zaczął interesować się pracą społeczną. Wstąpił do ZMS.

Wkrótce okazało się, że ta decyzja odegra w jego życiu ważną rolę, że organizacja wiele mu pomoże. 17-letni chłopak, który pełen optymizmu i wiary w swoje siły wybiera się w świat, nie namyśla się zbyt długo: Śląsk? Szczecin? a może Gdynia? Ktoś przyniósł informację, że pracując w stoczni można jednocześnie uczyć się. Jechał więc na nieznane Wybrzeże z niewielką walizą w ręku. Pożegnano go słowami: „jeszcze na kolanach wrócisz" — i to na pewno wzmocniło postanowienie zrealizowania planów. A były one nakreślone z rozmachem: znaleźć ciekawą pracę, uzyskać maturalne świadectwo.

Ostatecznie wylądował w gdańskim porcie. Był roku 1962. Życzliwi radzili: „postaw litra — dostaniesz lepszą kwaterę". Ale po pierwsze — nie umiał tak „załatwiać", a po wtóre — był za ambitny. Umieszczono go więc w Bielkowie za Gdańskiem, potem przerzucono na kilka tygodni na kwaterę do Pruszcza, w końcu zaś na Westerplatte. Zatrudniony w porcie jako ślusarz na stażu, otrzymał „angaż" opiewający na 650 „zeteł". W tej sytuacji mizerne zapasy wyczerpały mu się bardzo szybko. Był pozbawiony na Wybrzeżu jakiejkolwiek pomocy materialnej. Ale w głowie szumiało to: „wrócisz jeszcze na kolanach". Port potrzebował wprawdzie ślusarzy, ale zgodnie z obowiązującymi wówczas przepisami o stażu pracy, mógł nowo przyjmowanych zatrudniać jedynie na głodowych stawkach. Za to ludzie przyjmowani „do łopaty" otrzymywali za pracę przy przeładunku po 1800 zł miesięcznie. Poprosił więc o przeniesienie. „Nie po to cię Polska Ludowa kształciła..." — tłumaczył mu MĄDRY zza biurka — „... bym musiał głodować" — odpowiedział. Ale na początku niewiele wskórał.

Pozostawała więc ostatnia deska ratunku: ZMS. I nie zawiódł się na swojej organizacji. Pomogli załatwić przeniesienie, a także — mimo że zabrakło mu kilku miesięcy do wymaganej „osiemnastki" — został, dzięki pomocy organizacji, umieszczony na kursie przygotowującym do zawodu operatora dźwigowego. I tak zaczął się w życiu Marciochy okres intensywnej nauki. Okres trudny, ale jakże owocny. Kurs dźwigowych kończy z pierwszą lokatą. Podejmuje także naukę na dwóch innych kursach szkolenia zawodowego. Zyskuje dzięki nim uprawnienia konserwatora dźwigów osobowych i towarowych oraz uprawnienia pozwalające na obsługę sprzętu zmechanizowanego — układarek i wózków elektrycznych. Najważniejszym jednak wówczas przedsięwzięciem Marciochy staje się podjęcie nauki w wieczorowym liceum ogólnokształcącym.

Chłopak jest nie tylko bardzo pracowity, ale i zdolny. Maturę zdobywa bez kłopotu. Ufny we własne siły startuje od razu na politechnikę, ale tu spotyka go pierwsze niepowodzenie: nie dostaje się na uczelnię. Po 7 latach od momentu, gdy wyjechał samowolnie do Włodawy, przerywa naukę. Oderwawszy się od książki oddaje się teraz innej pasji: mieszkanie. Poznał Aleksandrę i zdecydowali się pobrać. Są realne szanse na własne klucze, ale do tego trzeba mieć przynajmniej dwudziestotysięczny wkład. Rozpoczyna więc pracę na dwie zmiany. Przyjmuje zastępstwa, szuka nadgodzin. Teraz właśnie procentuje to, iż ma kwalifikacje w kilku zawodach.

Poznałem Bolesława Marciochę przed rokiem idąc tropem nie zrealizowanych wniosków racjonalizatorskich. Był wprawdzie na terenie portu jednym z najbardziej aktywnych wśród poszukujących usprawnień i ułatwień w pracy, był nawet wyróżniany i nagradzany za swoje pomysły racjonalizatorskie, a jednak — niezadowolony. Po przyjrzeniu się sprawie bliżej — mogłem stwierdzić, że miał po temu powody. Oficjalne raporty i globalne podsumowania były w dość rażącej sprzeczności z rzeczywistością. W porcie lekceważono racjonalizatorskie wnioski młodych, m. in. odkładając w nieskończoność ich wdrożenie lub też podchodząc do tych spraw — wymagających nieraz życzliwości i pomocy — w sposób biurokratyczny i obojętny.

Od tamtego czasu złożył Marciocha kilka nowych wniosków. Dotyczą one lepszego zabezpieczenia sprzętu, ułatwienia pracy ludziom. Ot, choćby taki dławik do potężnej dźwigowej „wtyczki" łączącej instalację żurawia z przewodami zasilającymi mechanizm w energię. Niechlujny wykonawca pozostawił luzy w owej wtyczce. Gromadzi się tam woda. Jest możliwość powstania zwarcia. Od listopada ub. roku — jak na razie bez rezultatu — czeka Marciocha na jakąkolwiek decyzję w sprawie swojego wniosku. „Komórka" wynalazczości milczy jednak głucho. Czy czekają tam dopiero na tragiczny w skutkach wypadek?

Zresztą wniosków, w sprawie których nie raczono mu nawet odpowiedzieć mimo upływu k i l k u miesięcy, ma Marciocha na swym koncie więcej. Ale z drugiej strony dowiaduję się, że właśnie za racjonalizację otrzymał w ub. roku... nagrodę pieniężną. Więc o co chodzi?

— ... Nie chodzi tu tylko o pieniądze, chciałoby się widzieć rezultaty w praktyce. Nie mogę pogodzić się z tym — i będę się w nieskończoność odwoływał — że toleruje się u nas fakt darcia worków w magazynach przez przejeżdżające obok wózki elektryczne, zamiast zabezpieczyć te pierwsze w bardzo prosty sposób. Dlaczego od lat niszczy się przy przeładunku bele papierowe, mimo iż można tego uniknąć stosując odpowiednie podstawki? Dlaczego marnuje się stalowe liny w polskich żurawiach, nie stosując oddzielnego odcinka dla części intensywnie pracującej (i tym samym szybciej zużywające się) — tak jak to zrobiono w dźwigach produkcji NRD?

Bolesław Marciocha jest uczestnikiem trudnej, ale w końcu skutecznej walki. Że skutecznej — są na to dowody.

Długa jest lista jego społecznej aktywności. Wymieniając jednym tchem: jest przewodniczącym Zarządu Rejonowego ZMS, członkiem prezydium Zarządu Zakładowego, członkiem egzekutywy Oddziałowej Organizacji Partyjnej. Był do niedawna kuratorem sądowym, teraz jest ławnikiem Sądu Powiatowego. Ale oczywiście nie tytuły się liczą. Liczy się praca i jej wyniki. Nie pytałem go, jak znajduje na wszystko czas, wystarczyło mi to, że wywiązuje się ze wszystkich obowiązków.

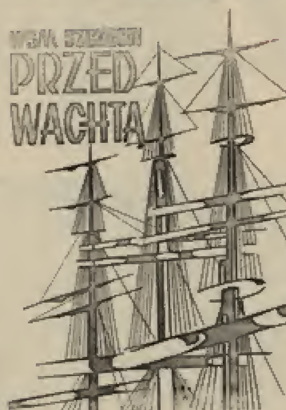
To dobrze, że jest uparty.

Rodzinny portret Bolesława Marciochy



STANISŁAW JEDNAKI
Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie
Słuchacz III Roku Wydziału Nawigacyjnego

»PRZED WACHTĄ«



Nasza uczelnia wypracowuje dopiero swój styl akademicki, zarówno w sferze nauki oraz wychowania, jak i w społeczności studenckiej. Styl ten kojarzy nam się z rzetelną nauką, z dobrą zabawą i ze świeżym, pozbawionym konserwatyzmu spojrzeniem na świat. Wyższa Szkoła Morska jest zupełnie odmienna od innych uczelni, co odpowiednio determinuje charakter jej studenckiej społeczności, który do tej pory jest u nas powodem zrozumiałych zresztą kontrowersji. W przeciągu minionych kilku lat istnienia naszej uczelni jako szkoły wyższej, uformowała się już, jeśli można to tak określić, postać studenta-marynarza. Postać ciekawa, ale jeszcze do końca nie poznana.

Potrzeba więc naszej uczelni forum, na którym znalazłyby swój wyraz nurtujące nas problemy. Postanowiliśmy więc wydawać własne pismo: „Przed Wachtą". Na razie tylko kwartalnik, ze względu na pionierski charakter tej dziedziny naszej działalności i zupełny brak doświadczenia. Dlaczego taki tytuł „Przed Wachtą"? Bo okres naszego pobytu w szkole jest niczym innym, jak tylko okresem przed wachtą, jaką jest praca na morzu. Tak więc, zanim wejdziemy na mostki oraz punkty kierowania maszyną i zaczniemy pełnić prawdziwą morską wachtę, upłynie jeszcze trochę czasu, który trzeba poświęcić na przygotowanie się do zawodu i pracę nad sobą.

W naszym kwartalniku chcemy pokazać różne aspekty życia uczelni, od nauki i spraw wychowania począwszy, a na kulturalnych skończywszy.

W pierwszym numerze, staraliśmy się pokazać możliwie najszerszy wachlarz zagadnień związanych ze Szkołą, a także inne problemy, które szczególnie nas interesują.

A oto w skrócie treść numeru:

— dział polityczno-społeczny: artykuł rektora WSM o perspektywach rozwoju uczelni; komentarz polityczny dotyczący polityki chińskiej Nixona; sylwetka studenta (rubryka o charakterze stałym, w której zamierzamy przedstawić najciekawszych studentów i pracowników naukowych WSM).

— dział popularnonaukowy: artykuł o symulatorze radarowym zainstalowanym w WSM; artykuł o działalności i osiągnięciach Naukowego Koła Badań Morza (zamierzamy zaprezentować kolejno pracę wszystkich Kół Naukowych działających na terenie naszej uczelni), omówienie historii portu szczecińskiego; artykuł, w którym przedstawiono obowiązki i pracę asystenta oraz oficera pokładowego PMH; felieton poświęcony konkursowi „Wiedza o statku i morzu" oraz omówienie nowości wydawniczych.

— dział kulturalny: omówienie festiwalu krótkometrażówek morskich; program uczelnianego Dyskusyjnego klubu Filmowego na I kwartał br.; prezentacja prac wystawy fotografiki artystycznej wykonanych przez naszych kolegów; reportaż naszego kolegi — uczestnika w „Operation Sail 72" reportaż z Klubu „Pod Masztami"; rozrywki, humor rysunkowy itp.;

— dział sportowy: sprawozdanie z rozgrywek międzywydziałowych o puchar przechodni i rozgrywek między poszczególnymi grupami studenckimi o puchar przewodniczącego ZU ZMS oraz artykuł o problemach Akademickiego Klubu Sportowego WSM.

— wolna trybuna: felieton o trudnościach socjalno-bytowych studentów i problemach rozwojowych Szkoły.

W numerze zawarte są również rozmaite krótkie informacje, a na wewnętrznej stronie tylnej okładki zapoczątkowaliśmy cykl pt. „Sylwetki żaglowców w ujęciu historycznym".

Dlaczego Stambuł?



Meczet Solimana Wspaniałego na tle Złotego Rogu



Stara forteca nad Bosforem

Według wszelkiego prawdopodobieństwa właśnie w tym momencie będziemy wystawiać ku słońcu czoło, albo oddawać bezinteresowną przysługę sąsiadce, smarując jej plecy kremem — gdy statkiem targnie silnie i wtedy — zaniepokojeni może trochę — ujrzymy nagle rzekę o wyraźnie zarysowanym nurcie... płynącą wśród morza. Prąd ten o szybkości trzech węzłów, czyli prawie sześciu kilometrów na godzinę, sygnalizuje bliskość cieśnin tureckich. Przez nie przechodzi owa rzeka wód Czarnego Morza, które ich nadmiar oddaje niżej położonemu Morzu Śródziemnemu. Zapewne około południa ujrzymy z lewej burty jasny cypel lądu — półwysep Gallipoli, słynny z walk pierwszej wojny światowej, upamiętnionych tu wyniosłym mauzoleum. I już wpływamy w Dardanele.

Wkrótce docieramy do Canakkale, gdzie Dardanele stają się właściwie szeroką na półtora kilometra rzeką. Po Dardanelach Morze Marmara, podobne do wielkiego spokojnego jeziora, i oto pod wieczór wpływamy za falochron Üsküdaru. Zaczyna się nasza przygoda w Stambule.

Nazajutrz dokona się wśród nas zapewne wewnętrzny podział — częściowo przebiegał on będzie według płci: panie będą chciały pójść w Stambule na Wielki Bazar, o którym słyszały cuda („Pani kochana, jakie pierścionki, jakie zamsze..."). Panowie będą w rozterce ducha — czy pójść z paniami, czy zobaczyć „coś ciekawego". Faktem bezspornym jest, że wiele już możemy kupić u siebie, natomiast na pewno **nie zobaczymy** tego w Warszawie, czy w Gdańsku, co oferuje nam dawna stolica wschodniego Imperium Rzymskiego!

Ranek przyniesie nam widok niezapomnianej potężnej sylwety miasta z kopułami i strzelistymi wieżyczkami minaretów. Z Üsküdaru, położonego na azjatyckim brzegu, dostaniemy się do głównej części miasta — położonej na brzegu europejskim — szybkim białym promem. Dokąd pójść, co zobaczyć? Nie możemy wykluczyć możliwości, że część pasażerów pójdzie na bazar i wyjdzie z niego... za trzy doby, kiedy będziemy odpływali. Ale że w największym huraganie — jak mówił Szekspir — trzeba zachować umiar, przeto proponujemy na te trzy dni następujący program.

Dzień pierwszy. Lądujemy rano w pobliżu mostu Galata pięknie przerzuconego przez morską odnogę Złoty Róg, pobłyskujący modro tego słonecznego dnia i wydzieliwszy szczęśliwie oddział mający szturmować Bazar Egipski (ok. 400 metrów) i Wielki Ba-



Meczet Nowy przy moście Galata

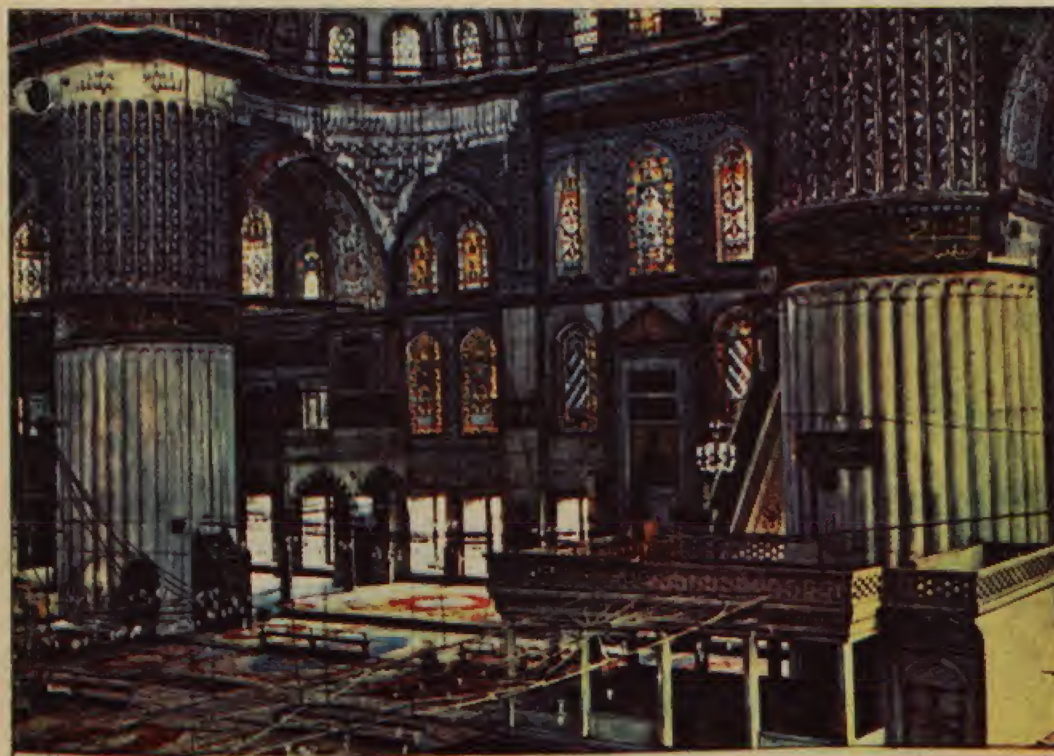
zar (ok. 1000 metrów), ruszamy spacerkiem w stronę mostu Attatürka. Stąd możemy podjechać Bulwarem Tureckim niecały kilometr, obejrzeć po drodze akwedukt Walencjusza (z 368 r.), następnie skręcić w Sechzadebasi Ç[illegible]esi i starannie omijając molo[illegible]a bazarowego udać się do Hagia Sofia. Wspaniała ta świątynia zbudowana została jako bizantyjska bazylika, a po zdobyciu Konstantynopola przez Turków (1453) przekształcona w meczet; od 1932 r. muzeum. Bazylikę wznosić miało 10.000 ludzi przez pięć lat i koszt miały wynosić 360 cetnarów złota. Cesarz Justynian podczas poświęcenia bazyliki miał zawołać: „Salomonie, przewyższyłem cię"!

Następnie obejrzymy plac przed Hagia Sofia i pobliski cudownie piękny meczet Ahmeta, zwany także błękitnym, od koloru ścian wykładanych fajansem. Później rzucimy okiem na At Meydan, antyczny hippodrom ze staroegipskim obeliskiem sprzed 3500 lat oraz wspaniałą wężową kolumną ze świątyni Appolina w Delfach. Wiele byśmy tego dnia stracili, gdybyśmy nie zdecydowali się na małą wycieczkę w stronę starych murów Konstantynopola i wielkiej bramy miejskiej, zwanej obecnie przez Turków Topkapi (za czasów cesarstwa Brama św. Romana). Mury wznoszą się na wysokość 13 metrów, a baszty na 15. Mehmet II kazał zbudować potężne działa, które dokonywały wyłomów w murach (porównaj: Z. Kossak-Szczucka: *Puszkarz Orbano*). Egzemplarze dział zachowały się i są eksponowane. W rejon murów (odległość ok. 5 km) dostaniemy się autobusem. Zobaczywszy to wszystko z trudem zdążymy na obiad.

Dzień drugi. Kilka godzin porannych poświęcamy na zwiedzanie wielkiego kompleksu budynków pałacowych sułtańskich (Top kapi Saray Müzesi). Po przejściu przez dziedziniec pałacowy obejrzymy w dawnych kuchniach sułtańskich cudowny zbiór chińskiej, japońskiej, europejskiej i tureckiej porcelany. W budynku naprzeciw zwiedzimy słynną salę wezyrów oraz obejrzymy zbiory ozdobnej broni. Po przejściu kolejnej bramy („Szczęśliwości") dotrzemy do budynku kryjącego salę tronową sułtanów, a w sąsiednim budynku dawnych łaźni — skarbiec, który zainteresuje wszystkich (przede wszystkim panie!). Tylu drogich kamieni, brylantów, szafirów i tak cudownych szmaragdów i pereł nie zobaczymy nigdzie w świecie! Trudno również znaleźć tak wspaniały zbiór starożytności, jak w leżącym opodal „Muzeum Antycznym", które zawiera m. in. sarkofag Aleksandra Wielkiego i popiersia rzymskich cezarów, mozaiki, stele, monety i wspaniałą ceramikę starożytną. Potężną porcję dzieł sztuki kryje także Muzeum Starożytności Orientalnych, z daleka łatwe do rozpoznania dzięki dwóm lwom hetyckim, ustawionym obok schodów.



Podziemna sadzawka 140 x 70 metrów



Wnętrze Meczetu Błękitnego

Po południu tego dnia udamy się bez większych już wyrzutów sumienia na Wielki Bazar i z pewnością spędzimy tu kilka godzin, przechadzając się uliczkami złotników, zegarmistrzów, futrzarzy, szewców i kogo tam jeszcze... Jest to prawdziwe miasto handlowe, gdzie wschód uderzy nas mocnym obuchem.

Dzień trzeci. Mamy do wyboru albo poranną kilkugodzinną wycieczkę statkiem przez Bosfor w stronę brzegów Morza Czarnego (koszt kilku dolarów) lub zwiedzanie Galaty, nowoczesnej dziś dzielnicy miasta. Interesujący jest przejazd pierwszym w Europie metrem — pokonamy nim bez wysiłku znaczne wzniesienie, na którym rozłożona jest dawna genueńska dzielnica. Pospacerujemy ulicamy, wstąpimy na chałwę i kawę oraz inne smakołyki wschodnie do cukierni, obejrzymy na wystawach pływające rybki i bawiące się małpki, a potem udamy się coraz starszymi ulicami starej dzielnicy Pera, ku malutkiej uliczce Tatli Baden Sokau, przy której stoi dom, w którym zmarł Adam Mickiewicz. Oddamy hołd jego cieniom i wrócimy na ten mały fragment Polski, który czeka na nas w porcie, by zawieźć nas do Kraju, o który On do końca walczył.

Oprac. Zb. Fl.



Minąłem przylądek Horn... — tak brzmiał początek depeszy wysłanej z pokładu „Poloneza". Kapitan Krzysztof Baranowski przeszedł trawers przylądka około godziny 17 czasu środkowoeuropejskiego, w dniu 23 lutego 1973 roku. Jako pierwszy polski, a trzynasty w historii samotny żeglarz. Trasę z Tasmanii do granicy oceanów — Pacyfiku i Atlantyku — przebył w ciągu 45 dni, a więc o kilka dni szybciej niż wielki sir Francis Chichester, który w kierunku Hornu wyruszył z Sydney. Krzysztof Baranowski stwierdził, że pogoda mu sprzyjała. Nie znaczy to jednak, że odbył rejs „spacerowy". Wkrótce po opuszczeniu Hobart, pod silnym szkwałem i na wysokiej, stromej fali, „Polonez" położył się na burtę, masztem na wodzie. Tym razem, wolny od bezana i obciążony dodatkowym balastem, na szczęście się nie przewrócił. Na trasie do Hornu polski jacht nie napotkał „niebezpiecznych — jak mówi jego Kapitan — sztormów. Przez większą część trasy siła wiatru wynosiła 8—10 stopni Beauforta" (jednak! — przyp. red.). Mamy nadzieję, że już w następnym numerze przedstawimy naszym Czytelnikom korespondencję Krzysztofa Baranowskiego, opisującą obchodzenie przylądka Horn. „Polonez" jest już znowu na oceanie. Oczekujemy go w Polsce w początkach czerwca.



Specjalnie dla „Morza"
pisze
KRZYSZTOF BARANOWSKI

WOJTEK

Jest to mało znany i nieco żenujący odcinek historii polskiego żeglarstwa. Jeśli go relacjonuję, to między innymi dlatego, że moje prywatne zamierzenia i dalszy kurs „Poloneza" zależały w pewnym stopniu od tego, czy Wojtek wyruszy z Kapsztadu w dalszą drogę. Jego nie wykorzystana szansa pozostawiała dla mnie Południowy Ocean otwarty. Wyruszając z Newport wiedziałem już, że „Polonez" będzie pierwszym, który poniesie polską banderę przez Ryczące Czterdziestki. Chciałem jednak poznać Wojtka, który przepłynął taki szmat wody, by zupełnie nieoczekiwanie utknąć w Kapsztadzie.

Wyruszyli z Polski w dwie pary, transportując lądem mały jacht przerobiony z szalupy okrętowej. Wszystko razem nie było zbyt legalne, ale normalną drogą „jacht" nigdy nie przeszedłby pomyślnie inspekcji Urzędu Morskiego (nawet fabrycznie nowy „Polonez" potknął się na braku piorunochronów!). Po krótkotrwałej żegludze po Morzu Śródziemnym obie pary się rozstały. Mimo braku odpowiedniego stopnia Wojtek został kapitanem i szczęśliwie pożeglował do Afryki, na Wyspy Kanaryjskie, i znów do Afryki. O drugiej parze doszły wieści z Wenezueli: tamtejsze władze zapytywały w związku z rozbiciem jakiegoś jachtu, czy Polski Związek Żeglarski ma coś wspólnego z tymi żeglarzami?

Polski Związek Żeglarski, znany z celebrowania przepisów i kultywowania „dobrej praktyki morskiej", nie chciał mieć nic wspólnego z żeglarzami, którzy tak zręcznie wymknęli się w daleki, a nieformalny rejs. Także później, gdy z Rio de Janeiro przyszło od Wojtka pismo z prośbą o przyznanie za „zasługi" dyplomu kapitańskiego, wzruszono tylko ramionami.

Fakt, że Wojtek dotarł przez Atlantyk do Brazylii (w tym czasie już z inną partnerką), był wyczynem dużej miary, biorąc pod uwagę walory jego stateczku. Dziwiłem się wtedy, że zajęło mu to 13 tygodni, ale moje zdziwienie było tylko dowodem ignorancji w sprawach oceanicznej żeglugi.

Tymczasem Wojtek oznajmił, że płynie dookoła świata. Punkt startowy jednoznacznie sugerował trasę, której pierwszym etapem była Południowa Afryka, a następnym Australia. Tę samą trasę planował wcześniej Leonid, obierając za punkt wyjścia Recife w Brazylii; krępowałem się jednak pytać, czemu zmienił ją na pasaty.

Przelot z Rio do Kapsztadu odbył Wojtek w towarzystwie żeglarza południowoafrykańskiego, co na miejscu zjednało mu olbrzymią popularność. Potem wszystko ucichło, do Polski dotarł tylko sygnał, że Wojtek startował w regatach Kapsztad — Rio jako kapitan i zajął dobre miejsce.

Tyle wiedziałem wchodząc „Polonezem" do Kapsztadu. Od tego momentu każdy odwiedzający uważał za stosowne poinformować mnie, że jest tu mój kolega, który przypłynął szalupą niespełna trzy lata temu w rejsie dookoła świata, ale... nigdzie dalej nie popłynął.

Kiedy prostowałem, że nie jest to mój kolega i nie wiem nawet jak wygląda, wszystkowiedząca sekretarka jachtklubu, Joan Fry, kiwała z uśmiechem głową i mówiła z sympatią:

— Poznasz go, poznasz, niezły charakterek.

— Powiedz, Joan, czemu on dalej nie popłynął?

— Dziewczyny go zatrzymały.

— Doskonale to rozumiem, ale aż trzy lata?

— Obejrzyj sobie lepiej jego jacht, stoi na boi i się rozsypuje.

Postanowiłem poczekać, aż właściciel sam mi go pokaże, ale tajemniczy Wojtek się nie zjawiał. Dopiero Maciek Waligóra powiedział mi, że Wojtek przypłynie do Kapsztadu za tydzień. Jest oficerem na statku kabotażowym i pływa między Kapsztadem i Durbanem. Skrzywiłem się z niesmakiem — czy po to z brawurą płynie się przez pół świata?

— Byłam nawet zdziwiona, że Wojtek powrócił po regatach Cape-Rio — mówiła Sue, ruda, zgrabna Angielka, która również brała udział w regatach. — Wojtek nie miał pozwolenia na pobyt w Afryce Południowej, co wydało się zupełnie przypadkowo przy sprawdzaniu dokumentów. Ale nie musisz się o niego martwić. Wojtek zawsze da sobie radę.

Sprawę formalnego pobytu Wojtka wyjaśniło jedno zdanie Jerzego Świechowskiego, autentycznie historycznej (a przy tym jakże sympatycznej) postaci w dziejach polskiego żeglarstwa. [illegible]rzy Świechowski brał udział w wyprawie jachtu „Dal" z Andrzejem Bohomolcem i Jerzym Witkowskim. Rejs zakończyło w Chicago tylko dwóch — Bohomolec i Świechowski, co może być tematem oddzielnego opowiadania, gdyż niewielu żyjących zna kulisy sprawy. W każdym razie „Dal" stała przez 30 lat na honorowym miejscu w muzeum w Chicago. Po wojnie Świechowski znalazł się w Afryce Południowej, a nie mogąc otrzymać pracy na lądzie, wziął się do rybaczenia w okolicach Walvis Bay. Zawodowy oficer marynarki handlowej niewiele miał wspólnego z rybołówstwem, ale szybko opanował rzemiosło, zaś po trzech latach otrzymał posadę, tymczasową, w magistrackiej rachubie w Kapsztadzie, gdzie do dziś pracuje mieszkając w willi „Dal" nad brzegiem Camps Bay.

— Wojtusiowi nie dano wyboru; mógł iść tylko na morze, choć na lądzie czekała na niego dziewczyna.

Staliśmy na tarasie „Dali" patrząc na przesuwające się po widnokręgu zbiornikowce. „Wojtuś" w ustach pana Świechowskiego



Fot. Stefan Truszczyński

brzmiał z ojcowska pobłażliwie.

— Jaka jest dziewczyna, dla której porzuca się tak ambitne plany — pytałem siebie i Maćka. Maciek przeciągał palcami po zawsze wzburzonej czuprynie, poprawiał okulary i mówił:

— Fajna babka. Nie jest żadną pięknością, ale fajna babka.

Pewnego dnia Maciej podjechał w porze obiadowej do nabrzeża, jak zwykle, żeby zapytać, czy może w czymś pomóc. Tym razem przywiózł ze sobą jakiegoś Argentyńczyka. Niewysoki, krępy, o czarnych ruchliwych oczach i cofniętej nieco dolnej szczęce, przypominał gryzonia. Jak sprężyna wyskoczył z samochodu i pognał do domku klubowego, coś po drodze wykrzykując. Nawet nie zrozumiałem, czy po angielsku, czy po hiszpańsku.

— Pojedziemy na statek — powiedział Maciek.

— Czyś ty zbzikował? Mało mam roboty na „Polonezie"?

— Ale Wojtek ma służbę na statku, a ty chciałeś, zdaje się, poznać Wojtka.

Tymczasem towarzysz Maćka, już siedział znowu w samochodzie i wlepiał we mnie czarne oczy.

— No co, jedziesz, Krzysztof? — zapytał po polsku „Argentyńczyk". Teraz przyjrzałem się bliżej Wojtkowi. Miał białą rozpiętą koszulę pobrudzoną smarem i ciemne wytłuszczone spodnie. Nie chciała góra do Mahometa... Wskoczyłem do samochodu.

Kabotażowiec linii Kapsztad-Durban jest nużąco podobny do jakiegokolwiek statku jakiejkolwiek bandery. Białe lub kremowe korytarzyki ze stromymi schodami i małymi tabliczkami na dziesiątkach drzwi. W kabinie II oficera, to jest w kabinie Wojtka, na stole pojawiła się butelka brandy, której nie lubię, a gdy została opróżniona — druga. W tym czasie Wojtek przebrał się w czystą niebieską koszulę i czyste brązowe spodnie, marynarkę przygotował na oparciu krzesła, a nogi w brązowych butach ulokował na biurku, zatelefonował do dziewczyny i odpowiedział kilkunastu marynarzom i praktykantom wchodzącym do kabiny. Z tonu błyskawicznych rozmów wnioskowałem, że Wojtek jest tu lubiany.

Na ścianie kabiny, nad biurkiem, sylwetki pełnorejowych żaglowców wyciętych z gazet lub kalendarzy. Na półeczce, wśród innych książek, „Prawo Morskie" Łopuskiego.

Wojtek będzie wkrótce zdawał egzamin oficerski i o tym rozmawiamy. A co z jachtem?

— Trzeba go trochę odmalować i nadaje się do dalszej żeglugi. Wszystko dąb i kanadyjska sosna, im woda nie szkodzi.

Wojtek wkrótce skończył wachtę, przenieśliśmy się więc na „Poloneza". Zaproponowałem gościnnego „kielicha", ale żaden z nich nie chciał pić czystej, tylko rozwodnioną. Nie miałem ani wody sodowej, ani toniku, a przy tym rozcieńczanie dobrych polskich trunków uważam za czyn niepatriotyczny. Wojtek pobiegł do klubu i przyniósł lemoniadę oraz — dla mnie — 20 puszek piwa. Nie lubię piwa, a picie go po wódce uważam za grzech. Ale Wojtek obstawał, żebym prezent zatrzymał.

Wojtek nie komentował wyglądu „Poloneza", tak jak ja nie komentowałem potem wyglądu jego jachtu. Gdy Maciek rozpalał się na tematy żeglarskie, Wojtek go mitygował:

— Take it easy, take it easy! Nie przejmuj się!

Następnego dnia Wojtek odwiedził mnie sam koło południa.

— Chodź do baru na piwko.

— Nie lubię piwa, poza tym mam robotę.

Wojtek jednak tak długo nalegał, aż ustąpiłem. Piwa oczywiście nie piłem. Po chwili, mimo moich protestów, Wojtek kazał barmanowi powtórzyć moją szklaneczkę. Nie pomogły perswazje.

— Czy pokazałbyś mi swój jacht? — to pytanie cisnęło mi się na usta od naszego pierwszego spotkania.

— Z przyjemnością — w głosie Wojtka nie było cienia zażenowania.

Po chwili staliśmy na pokładzie zabudowanej szalupy o dwóch sterczących patykach. Kiedyś niebieski czy zielony pokład, teraz łuszczył się całymi płatami. Przez planki pokładu widziałem kolebiącą się wewnątrz wodę.

— Każdy wodoszczelny przedział ma swoją pompę — tłumaczył Wojtek pokazując przerdzewiałe pompy bez rączek. Z pewnością dawno nie były w użyciu, gdyż woda sięgała powyżej podłóg, choć podłogi już nie istniały. Jedyny szczegół świadczący, że ten wrak był kiedyś dla kogoś domem i statkiem to na wpół zgniły materac podwinięty na rozbitej koi, by nie dosięgała go woda, czy ta z zęzy, czy ta kapiąca z góry przez szpary.

— Wszystko dąb i kanadyjska sosna — dotarł do mnie głos Wojtka. — W czasie najbliższego urlopu wyciągnę go z wody i podmaluję trochę.

Słowo „podmaluję" brzmiało jak szyderstwo, ale Wojtek był daleki od autoironii. Patrzył na spękane wanty, które rdza na wskroś przeżarła, i na reling, który dosłownie „odpadł" jak jesienny liść od drzewa. Wojtek, idąc za moim wzrokiem, dorzucił:

— Trzeba będzie wymienić kilka stalówek i jacht będzie gotowy do dalszej drogi.

„Czy możliwe, byś w coś takiego wierzył?" — pytałem się w duchu. Siadłem na nadbudówce. Dwoje ludzi przeżywało tu nieco-dzienne dni. Kobieta i mężczyzna. Cóż za piękny temat do dramatu. A potem dwóch mężczyzn żegluje trudną trasą z Rio do Kapsztadu. W sztormie jeden z nich wypada za burtę, a drugi, jest nim Wojtek, wykonuje manewr „człowiek za burtą", choć szalupa żadnym sposobem nie jest w stanie żeglować pod wiatr, szczególnie sztormowy. Manewr jest udany, a jacht dociera na miejsce przeznaczenia. Czy to możliwe, by był to ten sam wrak?

Tak byłem przygnębiony, że nie wiedziałem, co mówić. Wojtek wlazł na chwilę do mesy, stawiając nogi na resztkach stołu nawigacyjnego i koi, by nie wpaść do wody. Po chwili wylazł trzymając w ręce dwie nowiusieńkie butelki brandy. Pomijam zdumiewający fakt doskonałego zaopatrzenia barku, który musiałem przeoczyć, ale same butelki wyglądały jak wyjęte z półki u barmana Waldorff Astoria w Nowym Jorku...

Nie był to ostatni prezent od Wojtka. Następnego dnia przyszedł na „Poloneza" i przyniósł dwie mosiężne kłódki.

— Wojtek, po co mi kłódki?

— Przydadzą się.

— Ale ja nie mam co zamykać na „Polonezie".

— Take it easy, przydadzą się.

Kłódki zostały i plączą się teraz po całym jachcie, nie mogąc znaleźć sobie miejsca. Na sztormowej fali grzechoczą i wypadają, jeśli ich solidnie nie utknę.

— Take it easy — powtarzam sobie, kiedy wpadają do zęzy, ale wyciągam je znowu i upycham w nowe miejsce. Nad sprawą Wojtka nie mogę spokojnie przejść do porządku. Dlatego tak się rozpisałem, i dlatego nie wymieniam jego nazwiska, ani nazwy jachtu. Po prostu wstydzę się. I oczywiście doskonale wiem, co w tym miejscu powiedziałby Wojtek.

— Take it easy!

Wyprawa Krzyż Południa

Tomasz Zydler

ZAPISKI W DZIENNIKU PODRÓŻY



Z Rio de Janeiro „Konstanty Maciejewicz" pożeglował do Buenos Aires gdzie również wzbudził wielkie zainteresowanie. W prasie argentyńskiej ukazało się wiele artykułów i zdjęć na temat rejsu. Jedno z nich, z dziennika „La Razon" reprodukujemy powyżej

Z Wysp Zielonego Przylądka wypłynęliśmy 17. 12. 1972 roku. 22. 12. 1972 przeszliśmy równoleżnik 5°N. Koniec typowego pasatu. Napotykamy szkwały z deszczem, wykorzystując je do kąpieli i mycia. Cóż za odmiana po niezmiennie upalnej, słonecznej pogodzie dotychczas. Wiatr z NE zmienia się na E. Janek (Jaszczuk) podaje doskonałe jedzenie: kuchnia węgierska — nadziewana mięsem papryka. Obserwacje astronomiczne utrudnia gruba warstwa chmur.

24. 12. 1972

Kolacja wigilijna — na pierwszym miejscu marynowane ryby latające — „latające śledzie", jak je natychmiast ochrzczono. Nastrój świąteczny, ale jakże inne te święta od tradycyjnie białych świąt w kraju. W mesie upał, złagodzony trochę w nocy. Pod papierowym drzewkiem prezenty: dla załogi po paczce kończących się papierosów, ja dostaję drewnianą siekiekę — teraz już wiem, co Leszek tak pracowicie robił w warsztaciku w forpiku — dla utrzymania dyscypliny.

25. 12. 1972

O 0300 czasu miejscowego przecięliśmy równik na długości 27°52 W. Coraz częstsze szkwały z deszczem. W dzień ceremonialne tortury poprzedzające wręczenie dyplomów. Nie oszczędza się nikogo. Badanie lekarskie — słuchawka to tuba głosowa, pod pachę wsadzają ofierze potężny termometr do mierzenia temperatury wody. Ukoronowanie stanowi potężny kubek dziwnego płynu, powodującego gwałtowne odruchy wymiotne.

26. 12. 1972

W nocy po raz pierwszy zobaczyliśmy Krzyż Południa — zaczynamy więc żeglować na drugiej półkuli. Brak wiatru demoralizuje, sternik co chwilę wykazuje skłonności do pozycji poziomej. Awantura o brak odpowiedniej obserwacji (prawdę mówiąc, niepotrzebnej — ostatni statek widzieliśmy na Cobo Vorde w porcie) poprawia sytuację. Później kontrola kambuza — nowa awantura, i na jachcie wre praca: powstają nowe zabezpieczenia garnków, czyści się schowki na żywność — życie powraca do normy.

W nocy przychodzi wiatr. Wycie obracającej śruby oznacza prędkość przynajmniej 6 węzłów. Jacht lubi żeglować szybko, pomimo że zaczynają nas hamować kaczenice, porastające gęsto rufę od spodu.

Sylwester

Wznosimy toasty dwukrotnie: według czasu polskiego, a później — według lokalnego. Chcemy wychylić toast o północy z naszymi bliskimi w tym samym momencie. Zebraliśmy się w mesie, gotowi stworzyć zabawowy nastrój; ale chyba za daleko od kraju — rozmowa nie klei się.

1. 1. 1973

Nowy Rok. Słońce prawie w zenicie, upał. W morzu nie widać żadnego życia, pustynia wodna. Leszek łapie siatką plankton — mało tego, za to dużo grudek ropy naftowej.

4. 1. 1973

Przechodzimy przylądek Cabo de Sao Tome, w Brazylii, w odległości 40 mil. W południe słońce w zenicie — ruch słońca był tak szybki, że nie udało się złapać wysokości w momencie kulminacji. Dziwny dzień. Nagle dostrzegamy w mgiełce zarys wieży, dokładnie odpowiadającej opisem wieży latarni Cabo de Sao Tome. Albo fatamorgana, albo nasza nawigacja jest do niczego. Późniejsza linia nawigacyjna potwierdziła, że nawigacja była dobra — prawdopodobnie spotkaliśmy wieżę wiertniczą. Słońce płata nam kawały: zaćmienie częściowe — i słońce w sekstancie wygląda jak nadgryzione jabłko .

Podczas przejścia z Cabo de Sao Tome do Cabo Frio podchodzimy bliżej lądu. W nocy obserwujemy fantastyczne wyładowania elektryczne — o takim nasileniu, że trudno uwierzyć w to, co widzimy. Brak grzmotów — wrażenie tym większe.

5. 1. 1973

W dzień podchodzimy do lądu przy zamgleniu. Stopniowo z mgiełki wyszły wierzchołki gór. Zamarł wiatr i płyniemy na silniku. Przed dziobem zarysowuje się kształt głowy „cukru", tak dobrze znanej ze zdjęć Rio de Janeiro. Ta którą widzimy to tak zwana „fałszywa głowa cukru". Wkrótce możemy już rozpoznać właściwą górę, później górę Corcovado. Od lądu zbliża się ku nam przedziwna chmura o zdecydowanym szkwałowym kształcie — odpadają z niej frędzle szarych chmur. Uderza wiatr z deszczem, jacht się przechyla, ale wkrótce wał złowrogo sinej chmury przemyka nad naszymi głowami za rufę, przy akompaniamencie imponujących wyładowań elektrycznych. Robi się noc — na Corcovado, na tle czarnych chmur, jarzy się ogromna postać Chrystusa. Zalewani potopem deszczu, zacierającego chwilami światła wielkiego miasta, robimy zwrot i podchodzimy na kotwicowisko Yacht Clubu Rio de Janeiro.

Postój w Rio

Tak rozpoczął się postój w sławnym Rio, mieście tętniącym sambą, mieście, gdzie mieszają się beztrosko wszystkie rasy, mieście, gdzie największa plaża świata Copacabana, Iparema i inne roją się od pięknych dziewczyn, o innym niż w Europie pojęciu o moralności. Trafiliśmy na falę upałów. Z zamierzonych prac remontowych zabraliśmy się za malowanie nadbudówki. Przy 42° upale prace trwały od rana do wieczora — prysznic co godzinę, wypiliśmy pewnie tonę wody sodowej z lodem, a wieczorem oklapliśmy zupełnie. Nie można spać w kabinie, brak wentylacji zamienił wnętrze jachtu w palenisko. Śpimy więc na pokładzie i też jest gorąco, nawet w nocy. Jacht wymaga slipowania — gościnny tutejszy jachtklub oferuje nam slip za darmo. Cóż z tego, jeżeli ciągle jest zajęty, a administrator z brazylijskim spokojem codziennie obiecuje, że już następnego dnia. Obok nas [...] „Walkabout", pod portugalską banderą, ale z angielską, dość niezwykłą załogą — małżeństwo Saunders z pięcioma chłopcami w wieku od 3 do 12 lat. Dzieci, nasi przyjaciele, często odwiedzały nasz jacht — był większy. Obok maleńki „Pastime II" z samotnym żeglarzem. Dalej jacht angielski z austriackim hrabią — kapitanem, i południowoafrykański z całą rodziną. Wszyscy wizytujący żeglarze tworzą rodzinę — przy gwałtownych szkwałach zdwajają cumy, podkładają odbijacze, kiedy załoga któregoś z jachtów jest właśnie w mieście. Przekazuje się również najnowsze wiadomości o sobie.

W Rio zaopiekował się nami niezwykle serdecznie p. Maciej Kuczyński — przedstawiciel PLO. Służył radą i pomocą, a jego żona traktowała nas po macierzyńsku, piorąc czarne już koszule i gotując dla nas wyśmienite obiady. Podczas spotkań z Pola[...]i usłyszeliśmy o losach braci Ejsmontów. W USA udostępniono im mały jacht przybrzeżny na podróż reklamową dookoła Hornu. Ostatnim portem było Puerto Deseado w Argentynie. Nie dotarli do Rio Gullegos i zginęli bez śladu na Atlantyku. Ich jacht nazywał się „Polonia" i nosił polską banderę o przedziwnym wzorze: wyciętą jak bandera marynarki wojennej, ale obszytą na brzegach czerwoną taśmą.

Tuż przy Klubie stoi dom z biało-czerwonej cegły. Mieszka tam inżynier Kampe, urodzony w Brazylii z rodziców Polaków. Jego dom nazywany jest ambasadą polską — ponieważ prawdziwą ambasadę przeniesiono do stolicy — Brasilii, miasta Brasilii. Dom wypełniony polskimi przedmiotami, w jego murach brzmi polska muzyka. Inżynier Kampe jak może popiera sprawę polską — jest częstym gościem w kraju i został odznaczony przez nasz rząd. Nami zajął się serdecznie, i nigdy tego nie zapomnimy.

Po przedłużających się oczekiwaniach na slipowanie, nie możemy dłużej zwlekać. 22 stycznia wczesnym popołudniem odpływamy.

OTWARTE WROTA ALGIERSKIEJ KASBY

BOHDAN RUDNICKI



Fot. Szczęsny Borodzicz

Fot. Szczęsny Borodzicz

Bajeczna panorama tego miasta, mogąca śmiało konkurować z osławioną panoramą Rio de Janeiro, widoczna jest z pokładu każdego statku idącego wzdłuż brzegów Afryki Północnej. Algier bowiem położony jest na najbardziej wysuniętym na północ śródziemnomorskim wybrzeżu Afryki i wspina się swą imponującą zabudową na tarasowate zbocza Dżebel Mussaja — wzgórza należącego do łańcucha Atlasu Tellskiego. Toteż już z daleka rzuca się w oczy olśniewająca biel i wykwintna architektura nadmorskich willi, wyniosłe sylwetki wieżowców, strzelistość wież kościelnych i minaretów. Wszystko to przetkane jest zielenią skwerów, wieńczących bulwary palm, oplatających zbocza bujnych opuncji, okalających miasto winnic...

Drugi Paryż wyczarowany nad morzem wśród surowych gór i piasków pustyni — tak określali Algier Francuzi, nie bez pewnej słuszności. Istotnie — Algier mógł pretendować do tego miana, nie tylko dzięki architekturze i rozwiązaniom urbanistycznym europejskiej części miasta. Stał się przecież także w okresie drugiej wojny światowej zastępczą stolicą walczącej Francji, zwłaszcza kiedy w końcu 1942 roku tam się właśnie umiejscowił Francuski Komitet Wyzwolenia Narodowego. Smutny paradoks, kiedy się pamięta, że grubo przedtem i wkrótce potem Algier stanowił ośrodek ruchów wyzwoleń-



fot. Florian Staszewski

czych, skierowanych przeciwko tymże Francuzom.

Algier bowiem to nie tylko „drugi Paryż", ale także i przede wszystkim tysiącletnia arabska Kasba. Przed nią jeszcze mieściła się tam w starożytności portowa osada fenicka, a potem rzymskie Icosium, ale kolejni najeźdźcy, Wandalowie, postarali się o to, aby dzisiejsi turyści nie mieli tam już nic z zabytków antyku do oglądania. Właściwy Algier, warowną Kasbę, założyli dopiero w X wieku Arabowie, obierając ją za siedzibę lokalnych władców. Najeżdżali potem w XVI wieku to wybrzeże Hiszpanie (ślady ich panowania zachowały się przede wszystkim w drugim co do wielkości mieście i porcie algierskim — Oranie), następnie „bezpański" Algier stał się bazą piratów tureckich uznających nominalnie władzę otomańską, wreszcie w początkach XVII wieku powstało tam swoiste państewko korsarskie, rządzone przez samozwańczych dejów. Algierska flota piracka stała się postrachem wszystkich statków europejskich żeglujących po Morzu Śródziemnym, miasto zaś Algier zasłynęło jako ośrodek handlu niewolnikami: czarnymi, sprzedawanymi do Europy, i białymi — dostawianymi do Turcji i krajów arabskich. Dopiero z początkiem XIX wieku połączona flota brytyjsko-holenderska zadała zdecydowany cios algierskim piratom. Na osłabione państwo dejów złakomiła się z kolei Francja. Pretekstem do inwazji było spoliczkowanie w 1830 roku przez deja — konsula francuskiego w Algierze. Rozpoczął się trwający 125 lat podbój kraju, krwawe walki, zwłaszcza z bitnymi algierskimi Berberami i pokrewnymi im Kabylami, wśród których zasłynął przede wszystkim dzielny wódz Abd-el-Kader. Opór Algierczyków nie ustał w gruncie rzeczy nigdy i wybuchł w postaci narodowego powstania w 1954 roku, co jak wiadomo doprowadziło do wywalczenia przez Algerię niepodległości w 1962 roku.

W latach francuskiej okupacji Algier, a także inne miasta i co żyźniejsze ziemie tego kraju wypełniły się francuskimi kolonistami, zostały „uładzone" na francuską modłę, zyskały pokost francuskiej kultury. Europejska część Algieru stała się niemal typowym miastem francuskim, z charakterystycznymi ulicznymi kioskami, kafejkami, bistrami, magazynami „monoprix", parkami i willami wśród okolonych sztachetami ogródków. Wypełniła się budynkami administracyjnymi i bankowymi, przyozdobiła wieżami kościołów, ale zyskała też zespół gmachów uniwersyteckich, instytuty naukowe, biblioteki, księgarnie, muzea, teatry, kina... Pod miastem zazieleniły się sady, ogrody warzywne i winnice, produkujące wino na potrzeby, oczywiście, francuskie, a nie prawowiernych muzułmanów. Port algierski, wespół z kilkunastoma innymi, stał się ośrodkiem eksportu do „macierzy" surowców mineralnych i płodów rolnych „zamorskich departamentów francuskich" oraz ośrodkiem importu francuskich artykułów przemysłowych, zapełniających algierskie magazyny, nie gorsze niż w Paryżu. Główna ulica Algieru — Michelet przybrała wygląd paryskiego bulwaru, a nadmorskie plaże Moretti, El Dżamila, Club des Pins — francuskiej Riviery. Francuzi czuli się na centralnych i willowych ulicach Algieru jak w ojczyźnie, i nie wyobrażali sobie, aby mogło być inaczej. Zresztą na straży ich dobrego samopoczucia stała Legia Cudzoziemska, komandosi, flota wojenna...

Ale trwała i bytowała po swojemu algierska Kasba — labirynt wąskich stromych uliczek, do których nie docierało nigdy słońce, krzyżujących się we wszystkich kierunkach, obudowanych domostwami — twierdzami bez okien i sklepikami — jaskiniami bez drzwi. Uwieńczona piracką cytadelą, cała hermetyczna jak twierdza — Kasba zachowała zabytki z okresu swojej arabskiej świetności, poczynając od Wielkiego Meczetu z XI wieku, kończąc na siedemnastowiecznych meczetach Sidi Abd-ar-Rahmana i Dżamaa-el-Dżedida. Zachowała nie tylko wspomnienia, ale i poczucie niezależności. Labirynt Kasby był kuźnią i kryjówką uczestników ruchu oporu. Byli tam bezpieczni, nieuchwytni dla strzegących bram i zasieków przed Kasbą francuskich żandarmów i komandosów. Francuzi — nawet ci w mundurach, nawet ci z OAS — nie ważyli się wkraczać w labirynt Kasby: ryzykowali głowę. I dopiero dzisiaj dawni francuscy mieszkańcy Algieru mogą, w charakterze życzliwie tolerowanych turystów, poznać tę najistotniejszą część ich rodzinnego miasta.

Kasba stoi dzisiaj otworem dla każdego turysty. Niepodległa Republika Ludowo-Demokratyczna, po przezwyciężeniu wstępnych trudności politycznych i gospodarczych, stabilizuje swój byt pod wodzą Rady Rewolucyjnej. Rozwój gospodarczy i społeczny ułatwiają jej algierskie bogactwa naturalne, zwłaszcza ropa saharyjska i gaz ziemny. Algieria przechodzi trzy wielkie, tym razem bezkrwawe rewolucje: przemysłową, kulturalną i agrarną, i jest obecnie zaliczana do najbardziej ustabilizowanych i najszybciej rozwijających się krajów Afryki Północnej, jeśli nie całego Trzeciego Świata.

Miasto Algier staje się dynamicznym ośrodkiem przemysłowym i wielkim portem, przeładowującym rocznie ponad 5 milionów ton. A przecież większych i mniejszych portów, w tym specjalistycznych — naftowych, Algieria posiada ponad dwadzieścia na swym przeszło tysiąckilometrowej długości wybrzeżu. Stolica kraju jest też poważnym ośrodkiem naukowym i kulturalnym, w niej też odbył się w 1969 roku pierwszy panafrykański festiwal artystyczny.

Nie tracąc cennego niewątpliwie i docenianego przez Algierczyków połysku kultury francuskiej, pozostając w kontakcie z dawną metropolią — Algier odzyskuje równocześnie charakter stolicy arabskiego kraju. Turysta może się tam zachłystywać lub zadziwiać „paryskością" ulic, francuską modą, elegancją i kuchnią, ale może też smakować koloryt życia Orientu, które wypłynęło szeroko poza mury Kasby. Kłębi się na ulicach i sukach barwny tłum Arabów, Berberów, Kabylów, okrytych niebieskimi zasłonami pustynnych Tuaregów, tajemniczych ludzi M'Zabita — Semitów, obdarzonych szczególnymi zdolnościami kupieckimi. Obok europejskich garniturów i mini-spódniczek wyemancypowanych obywatelek kraju, widzi się tam — po dawnemu — białe lub kolorowe, gładkie lub pasiaste dżellaby, pelerynowe burnusy, białe lub czarne okrycia kobiet, osłaniające je szczelnie chusty i tradycyjne kwefy. Po dawnemu także cieszą się w tym tłumie estymą nawołujący do modlitw muezini, uczeni ulemowie, dostojnicy hadżi (ci którzy odbyli pielgrzymkę do Mekki), świątobliwi marabuci. Turysta może się dziś poruszać między nimi ufnie, traktowany życzliwie, z arabską gościnnością. Algierczycy nie mają kompleksów; to przecież jedyny, jak dotąd, kraj arabski, który wywalczył sobie zbrojnie niezależny byt państwowy. Turysta może też dowoli rozkoszować się swoistą algierską kuchnią, potrawami z baraniny, kurcząt, gołębi, słynnym kus-kus, czyli mieszaniną sypkiego grysiku z dowolnymi dodatkami mięsnymi, jarzynami, owocami, orzechami itp. Może też wybierać między rytmem big-beatu a zawodliwą muzyką arabską i pokazami solowych tańców kobiecych: berberyjskiego anacze (z kastanietami) lub arabskiego „tańca brzucha" przy akompaniamencie gambri (bębenków).

Rząd algierski docenia potrzebę rozwoju turystyki, inwestuje w nią i otwiera szeroko drzwi dla turystów z Europy. Wprawdzie zniknęły z algierskich placów dumne pomniki francuskich marszałków i generałów, ustępując miejsca pomnikom Adb-el-Kadera i bohaterów walk niepodległościowych, a główna ulica nie nosi już nazwy Michelet, lecz płk. Murada Didusza — ale Algieria to nie Arabia Saudyjska, niechętna wszystkim giaurom. Piękna stolica kraju oferuje turystom nie tylko mozaikę arabsko-francuskiej kultury i cywilizacji, ale także wspaniały klimat, 15-kilometrowy pas nadmorskich plaż, malownicze pejzaże nadmorskie, górskie i pustynne, uzdrowiska obfitujące w źródła mineralne i lecznicze, dobre drogi, tajemnicze oazy, ocalałe relikty fenickie, greckie, rzymskie... Państwo przeznacza znaczne sumy na budowę hoteli (m.in. hotelu-giganta w stolicy), kąpielisk i uzdrowisk. Zachęca też turystę stosunkowo niskimi cenami usług i wyrobów miejscowego przemysłu, rzemiosła artystycznego i sztuki ludowej.

Polska, która wespół z innymi krajami socjalistycznymi udziela nie od dzisiaj Algierii szerokiego poparcia i pomocy gospodarczej, technicznej, kulturalnej — cieszy się tam życzliwością, a obywatele kraju Bolanda są tam mile widzianymi specjalistami, współpracownikami i turystami. Wszystko więc przemawia za tym, aby jak najszybciej i jak najczęściej zaczęły zawijać do algierskiego portu polskie „wycieczkowce" — ku obustronnemu zadowoleniu.

BOHDAN RUDNICKI

Stanisław Syndoman Laureatem Nagrody „Morza"



Znany dobrze naszym Czytelnikom fotografik Stanisław Syndoman, który upodobał sobie Marynarkę Wojenną jako temat swej twórczości odniósł kolejny sukces. Na XV Ogólnopolskim Konkursie Fotografii Prasowej uzyskał I Nagrodę Główną za reportaż pt. „Tarcza 72", oraz Nagrodę „Morza", za pracę pt. „Rakietowa..." Serdecznie gratulujemy!



JACEK CENTKOWSKI



O Jacku Centkowskim wspominaliśmy na łamach „Morza" parokrotnie: był on przodującym modelarzem okrętowym, mistrzem Polski w klasie redukcji pływającej, wicemistrzem w modelach zdalnie kierowanych. Ani się obejrzeliśmy jak sympatyczny modelarz ukończył Politechnikę Gdańską i zajął się „prawdziwymi" okrętami. Dziś magister inżynier Jacek Centkowski pracuje naukowo w Samodzielnej Pracowni Pędników Okrętowych Instytutu Maszyn Przepływowych Polskiej Akademii Nauk. Z dużą satysfakcją przeczytaliśmy ostatnio w prasie Wybrzeża o pierwszej nagrodzie (w kategorii nauk technicznych), którą zdobył w konkursie na najlepszą pracę magisterską w uczelniach Trójmiasta. Jego praca poświęcona była możliwościom i celowości zastosowania pędnika strugowodnego do napędu wodolotów. Uznaliśmy, że temat ten — w najprostszym ujęciu — może zainteresować również Czytelników „Morza". Poprosiliśmy więc Laureata konkursu o napisanie popularnego artykułu o pędniku strugowodnym.

KARIERA PĘDNIKÓW STRUGOWODNYCH

W miarę rozwoju żeglugi i techniki okrętowej doskonaliły się także pędniki okrętowe. Od wiosła, poprzez pędnik żaglowy i koła łopatkowe, doszliśmy do czasów, gdzie najbardziej popularnym pędnikiem jest śruba okrętowa. Obok niej powstał także ciekawy pędnik nazywany obecnie strugowodnym (kanałowym), lub wodnoodrzutowym (z angielskiego *Water-jet*, po rosyjsku *Wodomietnyj*). Ze względu na dużą różnorodność tego typu pędników, trudno jest podać ich precyzyjny schemat i definicję. Zasadniczymi elementami pędnika strugowodnego są: kanał ssący wodę i doprowadzający ją do pompy, pompa wodna przyspieszająca zassaną wodę oraz kanał odprowadzający wodę, zakończony konfuzorem, z którego wyrzucany jest na zewnątrz strumień wodny. Na konfuzorze (dyszy wylotowej) zawieszone jest zwykle urządzenie pozwalające dowolnie sterować wyrzucanym strumieniem wody, a tym samym — jednostką pływającą. Definiując pędnik strugowodny, można powiedzieć, że jest to taki pędnik okrętowy, w którym siła naporu potrzebna do poruszania jednostki pływającej wytwarzana jest dzięki reakcji strumienia wodnego wyrzucanego przez odpowiednio ukształtowany kanał; wyrzucana woda uzyskuje energię od urządzenia mechanicznego, od sprężonego gazu, pary wodnej itp.

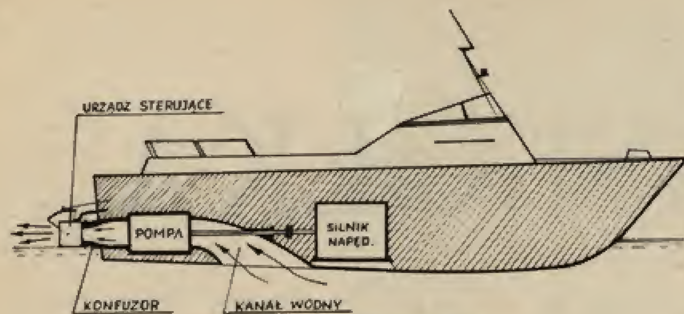
Idea pędników strugowodnych pochodzi jeszcze z ubiegłego wieku, lecz szersze praktyczne ich zastosowanie przyniosły dopiero ostatnie lata. O praktycznym stosowaniu tych pędników na jednostkach pływających zadecydowały następujące ich zalety: 1 — możliwość takiego umiejscowienia pędnika, że unika się wystających poza dno elementów, co wymagane jest na jednostkach pływających po wodach płytkich i zanieczyszczonych; 2 — możliwość uzyskania przez statek dużej manewrowości; 3 — możliwość uniknięcia niekorzystnego zjawiska kawitacji; 4 — łatwość przenoszenia dużych mocy zespołu napędowego na pędnik. Pędniki strugowodne znajdują zastosowanie na jednostkach wypornościowych i szybkich — ślizgowych, służą także do napędu wodolotów i poduszkowców. Znajdują one także szerokie zastosowanie na statkach napędzanych śrubą, występując pod nazwą — sterów strumieniowych.

Najważniejszym elementem pędnika strugowodnego jest urządzenie powodujące przyspieszenie strumienia wodnego. Stosowano osiową (śmigłową), odśrodkową, wirową wodną, przy czym spotyka się rozwiązania z pompą osiową, (śmigłową), odśrodkową, helikoidalną i diagonalną. Opracowano także pędniki przyspieszające wodę innymi sposobami, na przykład wykorzystując energię zimnych sprężonych gazów, lub energię cieplną. Takie pędniki znajdują zapewne zastosowanie na jednostkach przyszłości o wielkich prędkościach pływania, rzędu 100÷150 węzłów (200÷300 km/h).

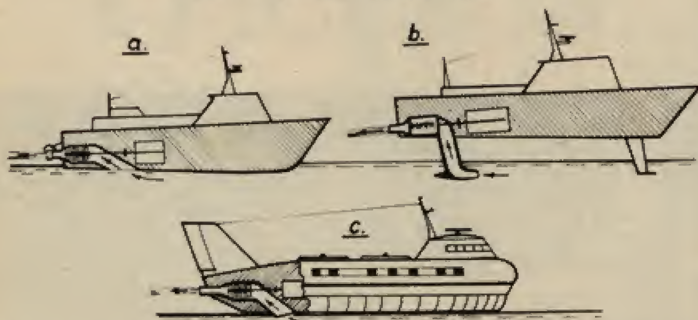
Jak przedstawia się sprawność pędników strugowodnych w porównaniu z klasycznym pędnikiem, jakim jest śruba okrętowa? Przy małych prędkościach pływania sprawność śruby przewyższa sprawność pędników

Wodolot patrolowy „Tucumcari" z pędnikami strugowodnymi

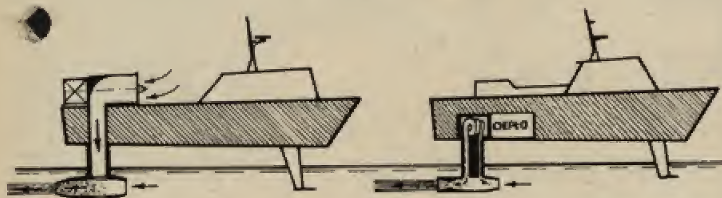




Schemat pędnika strugowodnego



Zastosowanie pędnika strugowodnego na statku konwencjonalnym (a), wodolocie (a) i poduszkowcu (c)



Schematy pędników strugowodnych przyszłości: z wykorzystaniem energii sprężonego powietrza oraz energii cieplnej

strugowodnych. Wraz ze wzrostem prędkości pływania sprawności te zrównują się, a przy bardzo dużych prędkościach, powyżej 80 węzłów, sprawność pędników strugowodnych przewyższa sprawność śruby okrętowej. Porównując pędniki strugowodne z innymi, nie można rozpatrywać jedynie ich sprawności: w wielu przypadkach zalety eksploatacyjne, pomimo mniejszej sprawności pędnika, decydują o jego zastosowaniu. Ogólnie można powiedzieć, że pędniki strugowodne nadają się szczególnie dla napędu jednostek pływających po wodach płytkich i zanieczyszczonych; dla statków, od których wymagana jest duża manewrowość oraz dla jednostek bardzo szybkich. Już obecnie pędniki strugowodne stosuje się często na niewielkich, szybkich motorówkach, na statkach rzecznych, jednostkach desantowych, amfibiach, a ostatnio coraz częściej myśli się o wprowadzeniu ich na szerszą skalę do napędu wodolotów i poduszkowców.

O stosowaniu pędników strugowodnych na wodolotach i poduszkowcach decydują głównie ich zalety w przenoszeniu ogromnych mocy siłowni złożonych z turbin gazowych na pędnik, oraz wysoka sprawność tych pędników przy dużych prędkościach poruszania się po wodzie. Ważną zaletą tych pędników stosowanych na wodolotach, jest także ich cichobieżność, w porównaniu do mocno hałasujących śrub superkawitacyjnych. Tą między innymi zaletą interesują się specjaliści od okrętów wojennych, pracujący nad wykorzystaniem wodolotów i innych bardzo szybkich jednostek do wykrywania i zwalczania okrętów podwodnych. Cichobieżność pędników strugowodnych zmniejsza szanse wykrycia takiej jednostki przez okręty podwodne będące w zanurzeniu.

Jak przedstawia się na świecie praktyczne zastosowanie pędników strugowodnych? Wiele firm zachodnich i ZSRR produkuje seryjnie tego typu pędniki (zwykle z pompą wodną osiową), dla różnej wielkości jednostek pływających. Jeżeli chodzi o wodoloty i poduszkowce, to prace nad wprowadzeniem tu pędników strugowodnych prowadzone są dopiero od kilku lat. W pracach tych przodują — ZSRR i USA. W ZSRR buduje się seryjnie pasażerskie wodoloty i poduszkowce z pędnikami strugowodnymi, przeznaczone na płytkie wody śródlądowe. M. in. istnieją już praktyczne rozwiązania na radzieckich poduszkowcach-bocznościanach, które mają być także eksploatowane przez żeglugę śródlądową na polskich rzekach i zalewach. W USA prace nad tymi pędnikami dla jednostek bardzo szybkich prowadzą znane firmy lotnicze Boeing i Lockheed. Badania amerykańskie doprowadziły do zbudowania dużego, pełnomorskiego wodolotu patrolowego „Tucumcari", który od dwóch lat znajduje się w czynnej służbie. Szeroko zakrojone prace nad pędnikami strugowodnymi prowadzą także ośrodki we Francji, Włoszech i Japonii. Prawdopodobnie już w najbliższym czasie pojawią się różne, rewelacyjne nowości w tej dziedzinie.

EKSLIBRIS Z NEPTUNEM

DOBRY ROK

Rok 1972 w naszym ruchu wydawniczym możemy bez przesady nazwać rokiem conradowskim. Osiem tomów pełnej edycji jego dzieł (PIW) i trzy poważne pozycje dotyczące jego twórczości to doprawdy bardzo wiele. Po książce Jerry Allen (Wydawnictwo Morskie), która przedstawiła „morskie lata" pisarza, otrzymujemy obecnie do rąk dwie książki, będące owocem zarówno wielkiego trudu, jak i wielkiego sentymentu do twórcy „Lorda Jima".

Fragment książki Andrzeja Brauna drukowaliśmy w numerze 12/71. Autor opisywał swą trudną wędrówkę po archipelagu Siedmiu Wysp, stanowiącym ramę realiów dla pięknego opowiadania o Freji. W czasie sześciomiesięcznego pobytu w Indonezji autor spenetrował wszystkie wyspy związane z twórczością Conrada; pragnął na podstawie autopsji sprawdzić zakres wpływu, jaki na powieści i nowele wielkiego pisarza miały realia terenu i realia ludzkie — być może przechowane jeszcze przez pamięć zbiorową.

Trzeba sobie powiedzieć, że zrealizowanie takiego zamiaru było rzeczą piekielnie trudną — zwłaszcza w Indonezji, wstrząsanej dramatycznymi wydarzeniami po październiku 1968. Wszelka praktyczna władza w terenie — teraz już absolutnie — znalazła się w rękach armii, a przybysz z kraju socjalistycznego, pragnący oglądać jakieś nieprawdopodobne zakamarki, do których nikt podobno nie dotarł, mógł się wydawać postacią jeśli nie podejrzaną, to co najmniej dziwną. Jak jednak wynika z podziękowań umieszczonych w książce, okazano ostatecznie zamiarom naszego pisarza realne poparcie, i choć z opóźnieniami i zahamowaniami organizacyjnymi, dotarł w zasadzie wszędzie tam, gdzie dotrzeć zamierzał. Był na Kalimantanie (lepiej u nas znanym pod nazwą Borneo), był na Sulawezi (Celebesie), dotarł wypożyczonym nieco na siłę „jeepem" do dżunglowych zaścianków Sumatry. Pływał małymi stateczkami, motorówkami i łodziami wiosłowymi, sczerniał przy tym spalony przez słońce, nieraz zrezygnowany i przybity zaniedbaniem, otoczeniem biednym nieslychanie i materialnie prymitywnym — ale wyszedł w sumie zwycięsko, przynajmniej wobec swego pierwszego, podstawowego zamiaru. W wielu przypadkach był rzeczywiście pierwszym „conradologiem", co na własne oczy ujrzał krainy, które przeszły na karty książek Conrada; wielu bowiem autorów, studiujących te sprawy, posiada wiedzę wspaniałą, opartą na dziesiątkach nieraz lat trwających badaniach, ale wiedzę w rzeczy samej oderwaną od najważniejszej z podstaw — od terenu, na którym wydarzenia się rozgrywają. Nie mają oni również tego, co ma Braun: siły słowa, własnych przeżyć „eksploratorskich", a nadto intuicji pisarskiej, głębokiej znajomości warsztatu, zasad tworzenia nie tylko od strony ich kodeksu, ale i autentycznej praktyki. Kombinacja tych wszystkich cech daje w blisko siedmiusetstronicowym tomie Brauna dzieło o wielkich wartościach — nie tylko dla wsmakowania się w książki naszego wielkiego rodaka, ale na stałe wzbogacające naszą literaturę.

Braun ukazuje nam ów szczególny mechanizm twórczości Conrada, owo syntetyzowanie cech różnych ludzi, kumulowanie wydarzeń z wielu lat i ich przetworzenie artystyczne. Dzięki zaletom mocnego, sugestywnego pióra Andrzeja Brauna, możemy ujrzeć jeszcze raz — inaczej, a przecież wiarygodnie — ten niepowtarzalny pejzaż mórz południowych, będący wielką sceną, na której rozgrywają się wielkie dramaty conradowskie.

Jeśli książka Brauna ma rytm zaczerpnięty z kolejności podróży po archipelagu, to „Wschodni świat Conrada" Normana Sherry'ego ma układ treściowy, wynikający z analizy jego książek. W dwóch rozdziałach analizuje prof. Sherry pierwowzory literackie „Lorda Jima", upatrując je w osobach I oficera statku „Jeddah", Augusta Williamsa (dla pierwszej części powieści), oraz Jima Lingarda, krewnego kapitana Williama Lingarda, heroicznego kupca, słynnego za czasów Conrada na wyspach dzisiejszej Indonezji. Prof. Sherry, analizując realia twórczości Conrada, przedstawia interesujący zestaw jego lektur. Przeczytał wiele pamiętników i dzieł naukowych dotyczących archipelagu, a ulubioną jego lekturą do poduszki była książka Wallace'a „The Malay Archipelago". Obok więc wrażeń z autopsji, obok opowieści zasłyszanych (Singapur obfitował w nie niewątpliwie), owe „nudne mądre książki" były pożywką niezbędną dla umysłu pisarza. Ale choć pilnie studiował wszystko, co było związane z bytem, obyczajem, stosunkami politycznymi na Borneo, Celebesie, Sumatrze i Jawie, to jednak nie uchroniło go to od zbyt dosłownego pojmowania fikcji literackiej — b[illegible]ania jej za autentyk, co jest zabiegiem dopuszczalnym przecież tylko w ograniczonym zakresie. Prof. Sherry zdaje sobie doskonale sprawę z tej prawidłowości i ostatni rozdział („Dzieło wyobraźni") jego interesującej książki podsumowuje całą kwestię jednoznacznie.

Wielka wyobraźnia Conrada i wielkie sprawy ludzkie, artystyczne przetworzenie świata przez niepowtarzalny talent — dały wielkie dzieło. Obie książki pozwalają wejrzeć w jakąś część mechaniki jego powstawania.

ZBIGNIEW FLISOWSKI

Andrzej Braun: Śladami Conrada. W-wa 1972, Czytelnik, str. 691, zł 60.00.
Norman Sherry: Wschodni świat Conrada. Tłum. Sz. Milewski i J. Szarski. Gdańsk 1972, Wydawnictwo Morskie, zł 40.00.

JEDNA JASKÓŁKA NIE CZYNI WIOSNY

To był udany rejs i świetny relaks! Warto było oszczędzać, nieraz bardzo długo, aby w ciągu trzech tygodni przeżyć tyle różnorodnych wrażeń. Takiego zdania jest ponad 700 pasażerów, których „Stefan Batory" zabrał w turystyczną podróż do portów Europy Zachodniej, na Wyspy Kanaryjskie i do Maroka. Rejs, zorganizowany przez „Orbis", rozpoczął się 15 lutego, zakończył w Dniu Kobiet.









Pasażerowie, wśród których znaleźli się przedstawiciele najróżnorodniejszych zawodów z całej Polski, przebyli trasę: Gdynia — Antwerpia — Kadyks — Casablanca — Las Palmas — Lizbona — Gdynia. Pogoda dopisała znakomicie i nasi turyści mogli się nawet rozkoszować kąpielą w okrętowym basenie, oczywiście, ze specjalnie podgrzewaną wodą. Atrakcji na pokładzie statku i na lądzie nie brakowało ani przez chwilę — każda minuta była tak wypełniona, że jedynym kłopotem była konieczność dokonywania wyboru.

A oto w błyskawicznym skrócie plan zajęć jednego dnia na statku: gimnastyka, kursy języków hiszpańskiego i angielskiego oraz tańca towarzyskiego, 3 koncerty własnych orkiestr, 3 seanse filmowe, gry w „bingo", w „konne wyścigi" i w „milę", 2 dansingi, pokaz mody, quizy na temat portów na trasie podróży, turnieje tenisowe, szachowe, gry w rzutki marynarskie... Można się zmęczyć samym wymienianiem tych atrakcji, a przecież oprócz codziennych dansingów odbyły się jeszcze w trakcie podróży cztery bale: zapoznawczy, „Orbisu", kostiumowy i kapitański. Nie zabrakło też występów artystycznych.

Było także co podziwiać na lądzie. W Antwerpii — dom Rubensa i wypełnioną dziełami tego mistrza słynną katedrę; w Kadyksie — muzeum i całe zabytkowe miasto; w Sewilli — dokąd także dotarli wycieczkowicze — interesujące zabytki mauretańskie, Złotą Bramę i pałac Alcazar oraz grobowiec Kolumba; z Casablanki, w której nie poskąpiono oczywiście turystom możliwości podziwiania „tańca brzucha", udano się autokarem do marokańskiej stolicy Rabatu i do Marakeszu (panorama gajów palmowych na tle ośnieżonych gór Atlasu, pałace sułtańskie, najbarwniejsze targowisko świata, tańce berberyjskie w „egzotycznym" lokalu); w Las Palmas — zwiedzanie autokarami malowniczej stolicy Kanarów i całej wyspy Gran Canaria; w Lizbonie — zabytkowy klasztor św. Hieronima, grobowiec Vasco da Gamy, pomnik Henryka Żeglarza, królewska kolekcja karoc, sławny ogród botaniczny — oraz nastrojowe nocne lokale...

Rejs więc był bardzo atrakcyjny, ale — jak powiada przysłowie — jedna jaskółka nie czyni wiosny. Co dalej z turystyką morską z prawdziwego zdarzenia, to znaczy dostępną dla przeciętnej kieszeni?





Fotoreportaż Floriana Staszewskiego

STATKI O NAZWIE KOPERNIK

BOLESŁAW KUŹMIŃSKI

Pamięć wielkiego polskiego astronoma utrwaliła się także i w dość licznych nazwach statków. Już przed półtora wiekiem nazwę „Copernicus" nosił niewielki stateczek żaglowy, kursujący na wodach Zalewu Wiślanego. Był własnością spółki założonej w 1827 roku przez przedsiębiorców elbląskich dla komunikacji pomiędzy miejscowościami Zalewu Wiślanego i nosił banderę miasta Elbląga. Ten to statek 24 sierpnia 1828 roku po raz pierwszy przystanął przy Mierzei Wiślanej, w miejscu, gdzie później powstało kąpielisko Krynica Morska, przywożąc wycieczkowiczów z Elbląga. Od tego czasu Krynica Morska stała się ulubionym miejscem wycieczkowym, a niebawem i popularnym kąpieliskiem. Niestety, żywot stateczku nie był długi. Tegoż roku jesienią „Copernicus" osiadł na mieliźnie. W nocy silny wiatr spowodował wysoką i silną falę. Pod jej uderzeniami rozluźniły się spojenia drewnianego kadłuba. Statek został rozbity i następnego dnia zatonął.

Dłuższy żywot miał następny rzeczny statek noszący nazwisko astronoma, już we właściwym polskim brzmieniu „Kopernik". Był jednym z pierwszych parowców na Wiśle i pierwszym żelaznym, parowym statkiem zbudowanym w Polsce, w Warsztatach Mechanicznych Banku Polskiego, mieszczących się w Warszawie przy ulicy Solec. Należał do powstałego w 1848 roku przedsiębiorstwa „Żegluga Parowa na rzekach polskich Andrzej hr. Zamoyski i Spółka". W zasadzie używany był jako holownik, ale mógł zabierać także kilkunastu pasażerów. Statek wodowano 24 listopada 1849 roku. Jego wymiary według ówczesnych miar wynosiły: długość 138 stóp, szerokość 12 stóp, głębokość 6 stóp, pojemność 39 beczek, moc maszyny 60 koni mechanicznych. „Kurier Warszawski" podając wiadomość o wodowaniu statku nie bez przechwałki dodał: *„Jednocześnie prawie, kiedyśmy spuszczali nasz statek parowy na Wiśle, w tym samym czasie ukończono w Nowym Jorku statek, cały żelazny, a przeznaczony dla żeglugi na jeziorze Titicaca. Wiadomo, iż jezioro wspomniane położone jest na samym szczycie jednego z najwznioślejszych wierzchołków gór Andyjskich w Peru"*. Paropływ (jak się wtedy mówiło) „Kopernik" przeszło 20 lat pozostawał w służbie holowniczej przedsiębiorstwa żeglugowego Andrzeja Zamoyskiego. Zatrudniony był głównie na Wiśle, czasami na Bugu i Narwi. W 1970 roku został sprzedany przedsiębiorstwu żeglugowemu na Dnieprze.

Trzecim statkiem o nazwie „Kopernik" był również parostatek rzeczny. Należał do Żeglugi Parowej na Wiśle Maurycego Fajansa, która przejęła po Zamoyskim pozostały tabor wraz z warsztatami stoczniowymi. Był to statek średniej wielkości — ze stukonną maszyną parową, należał do typu pasażersko-towarowego i zajmował się przewozami pomiędzy Warszawą a Płockiem w ruchu dziennym. W sezonie 1898 roku próbowano go zatrudnić i przy kursach nocnych, choć nie był do tego przystosowany. Wywołało to niezadowolenie podróżnych. *„Gdy na innych statkach* — czytamy w „Echu Płockim" — *każdy z pasażerów ma osobne wygodne spanie, na statku Fajansa „Kopernik" do bocznych sofek przystawia się krótkie taborety i układają pasażerów jednego obok drugiego, skazując na niewygodę. Czy jednakże za taką wygodę jest sumienie brać po 1 rublu 80 kopiejek za miejsce, na którym nawet nóg wyciągnąć nie można swobodnie? To też narzekanie publiczności na jazdę parowcem p. Fajansa są najzupełniej słuszne"* — kończy notatkę płockie pismo. Statek przetrwał pierwszą wojnę światową i doczekał niepodległości. W 1920 roku brał udział jako uzbrojony pomocniczy statek wojenny w potyczce z wojskami radzieckimi pod Płockiem. Został uszkodzony i odpłynął do Tczewa do naprawy. Po naprawie przekazany został do oddziału rezerwowego flotylli rzecznej. Po wybudowaniu w 1921 roku właściwych rzecznych wojennych statków (monitorów), został przekazany Szkole Morskiej w Tczewie.*) Służył tam jako jednostka dla praktycznych ćwiczeń uczniów wydziału mechanicznego. Jego przednią ładownię przerobiono na pomieszczenie dla uczniów. Latem odbywał po Wiśle podróże ćwiczebne, podczas których uczniowie pod kierownictwem instruktora Jana Dynaburskiego zapoznawali się z obsługą kotłów i maszyny parowej. Utrzymywał także łączność pomiędzy Tczewem i Gdańskiem, dowożąc na bazujący tam żaglowiec szkolny „Lwów" uczniów, prowiant i materiały. Kiedy „Lwów" wyruszał w zagraniczne podróże maleńki „Kopernik" odprowadzał go na redę portu z rodzinami oficerów, wykładowców i uczniów, którzy byli zaokrętowani na żaglowcu. W 1925 roku uznano, że statek nie nadaje się do dalszej służby. Po zdjęciu maszyny, kadłub jego przekazano oddziałowi Ligi Morskiej w Tczewie. Przycumowany przy brzegu wiślanym w pobliżu parku miejskiego, pełnił rolę przystani i ośrodka sportów wodnych. Na zimę ściągano go do portu-schroniska poniżej mostu. W tym charakterze służył jeszcze przez kilka lat, później został pocięty na złom.

Czwartym „Kopernikiem" był parostatek wiślany, o sile maszyny 80 koni, mogący zabierać do 300 pasażerów i 8 ton ładunku. Przed pierwszą wojną światową należał do Żeglugi Krakowskiej, w czasie wojny znajdował się w rozporządzeniu rządu austriackiego. Po wojnie początkowo był eksploatowany przez warszawską Żeglugę Państwową na Wiśle, później przez Zjednoczoną Żeglugę Polską w Warszawie. Ponieważ był za głęboki na górną Wisłę, pozostał w eksploatacji żeglugi warszawskiej, a jego przedwojenny właściciel — Żegluga Krakowska — otrzymała w zamian inny, mniejszy statek.

Piątą jednostką pływającą, a pierwszą prawdziwie morską, noszącą nazwisko wielkiego astronoma, był niewielki parowiec, nabyty w 1930 roku przez Łuszczarnię Ryżu w Gdyni dla rozwożenia jej wyrobów do innych portów bałtyckich. Był to mocno już sfatygowany angielski frachtowiec „Yorkdale" (rok budowy 1914, 778 BRT, ok. 1000 ton nośności), który po przejściu pod polską banderę otrzymał nazwę „Kopernik". Jego służba trwała jednak krótko, zaledwie niecały rok. Impreza okazała się nieopłacalna. Po wykonaniu kilku podróży statek został wycofany z eksploatacji. Jakiś czas stał bezczynnie, a w 1933 roku został sprzedany do Włoch i pływał tam pod nazwą „Carlotta". W 1937 r. przebudowano go na motorowiec. Zatonął podczas II wojny światowej — w czerwcu 1942 r. — na minie k. przylądka Platamone.

Szóstym statkiem o nazwie „Kopernik", a właściwie „Copernicus", a drugim morskim, był przedwojenny węglowiec „Robur V", należący do przedsiębiorstwa żeglugowego „Polskarob" w Gdyni. W czasie wojny statki tego przedsiębiorstwa eksploatował współwłaściciel i dyrektor śląskiego koncernu węglowego „Robur" Alfred Falter. W tym czasie „Robur V" nosił nazwę „Kordecki". Po wojnie statki „Polskarob" przeszły pod banderę panamską i otrzymały inne nazwy. „Kordeckiemu" zmieniono nazwę na „Copernicus". Po dwóch latach został przez Faltera sprzedany, zmieniał parokrotnie bandery, nazwy i właścicieli. W 1960 roku dostał się pod banderę włoską i otrzymał kolejną nazwę „Classis". W drugiej połowie lat sześćdziesiątych pływał na powrót pod banderą panamską. Pocięto go już na złom.

Siódmym z kolei „Kopernikiem" był prom kolejowy otrzymany przez Polskę w ramach powojennego podziału floty niemieckiej (zbudowany w 1903 r., 1728 BRT, 400 ton nośności). Jako „Mecklenburg" obsługiwał przed wojną trasę Warnemünde—Gedser. Po wojnie pod banderą tzw. aliancką przewoził w 1946 r. repatriantów z Zachodu do Szczecina i Gdyni. Polską banderę podniósł jesienią 1947 r. Przeznaczono go do komunikacji pomiędzy Polską a Szwecją pod stosowną nazwą „Waza". Po gruntownym remoncie i przebudowie w Stoczni Gdyńskiej otrzymał jednakże nazwę „Kopernik", pod którą wszedł w maju 1950 r. do służby na trasie Świnoujście-Trelleborg. Dla jego eksploatacji utworzone zostało w ramach Polskich Kolei Państwowych „Przedsiębiorstwo Pomocnicze Statek-Prom". Przewoził przeważnie wagony towarowe z cenną drobnicą, na zmianę z promem szwedzkim. Około 1953 roku, w związku z zawieszeniem komunikacji promowej na trasie Trelleborg-Świnoujście, został wycofany z eksploatacji i pod kolejną nazwą „Kolejarz" przejściowo użyty w charakterze... świetlicy. W latach 1955—56 służył jako hulk w Marynarce Wojennej, następnie był stacją centralnego ogrzewania w Gdańskiej Stoczni Remontowej. Pocięto go na złom w 1958 r.

Pierwszym statkiem prawdziwie godnym nazwy „Kopernik" stał się motorowy drobnicowiec typu B-50, z serii tzw. „lewantów", zbudowany w 1953 roku przez Stocznię Gdańską dla Polskich Linii Oceanicznych. Statek ten (2665 BRT, 4060 ton nośności, 14 węzłów prędkości) obsługuje do dziś połączenia śródziemnomorskie gdyńskiego armatora.

I wreszcie najnowszym naszym „Kopernikiem" jest zbudowany w 1971 r. okręt hydrograficzny Polskiej Marynarki Wojennej. O tym, że z godnością nosi zobowiązującą nazwę świadczy choćby fakt, iż załoga OH „Kopernik" wywalczyła za 1972 r. tytuł przodującego okrętu w grupie jednostek szkolnych i hydrograficznych PMW. Był to swoisty sposób uczczenia przez marynarzy jubileuszu 500-lecia urodzin wielkiego astronoma.

---

*) Zdaniem redakcji Państwowa Szkoła Morska otrzymała inny statek poniemiecki śrubowiec „Frey". Mielibyśmy tym samym o jednego „Kopernika" więcej.



Trzeci statek o nazwie „Kopernik" — od 1921 roku statek szkolny Szkoły Morskiej w Tczewie



Piąty „Kopernik" — własność Łuszczarni Ryżu w Gdyni



Siódmy „Kopernik" — prom kolejowy Świnoujście — Trelleborg



Ósmy „Kopernik" — drobnicowiec PLO eksploatowany na liniach śródziemnomorskich



Dziewiąty i najnowszy „Kopernik" — okręt hydrograficzny Polskiej Marynarki Wojennej

POTYCZKA NA ZATOCE PUCKIEJ

Przed przeszło stu laty, w czasie wojny francusko-pruskiej, na wodach Zatoki Puckiej doszło do potyczki między niewielką grupą okrętów francuskich i korwetą niemiecką. Wydarzenie to, określane czasem w literaturze niemieckiej jako „potyczka pod Oksywiem", jest u nas prawie zupełnie nie znane. Nie miało ono wprawdzie istotnego znaczenia historycznego, zasługuje chyba jednak na wydobycie z zapomnienia.

Podczas wojny Prus z Francją w 1870 roku, dowództwo francuskiej floty wojennej skierowało na Bałtyk eskadrę okrętów, dowodzoną przez wiceadmirała Bouet-Willaumeza. Jej zadanie polegało głównie na kontrolowaniu wód bałtyckich wzdłuż wybrzeża Prus, blokowaniu portów handlowych tego obszaru i wykorzystywaniu każdej okazji do szkodzenia Prusom.

W dniu 21 sierpnia 1870 roku jeden z niemieckich statków handlowych wszedł do Gdańska z wiadomością, że w rejonie Rozewia widział okręty francuskie. Nazajutrz napłynęły do Gdańska dalsze informacje o okrętach francuskich, których dymy zauważono na Helu około godziny 11. W 3 godziny później obserwowano 4 okręty francuskie (3 większe i jedno awizo) idące powoli w kierunku Gdańska od północnego wschodu. Nie zostały one dokładniej rozpoznane przez Niemców, natomiast ze źródeł francuskich wiemy, że w skład tego zespołu wchodziła opancerzona fregata „Surveillante" (5800 ton wyporności, 8 dział 24 cm i 4 działa 19 cm), dowodzona przez kpt. Grivela, oraz opancerzona korweta „Thetis" (3700 ton wyporności, 6 dział 19 cm) dowodzona przez oficera o nazwisku Serres. Trzecim okrętem była prawdopodobnie druga korweta, a czwartym wspomniane już awizo. Okrętów tych nie udało się zidentyfikować. Na fregacie „Surveillante" znajdował się wiceadmirał Bouet-Willaumez.

Zbliżając się do Gdańska oficerowie okrętów francuskich bacznie obserwowali fortyfikacje tego portu, zwracając szczególną uwagę na umocnienia Wisłoujścia. Według danych niemieckich, zespół francuski zbliżył się do Westerplatte na odległość 5—6 mil morskich; wiceadmirał Bouet Willaumez odległość tę ocenił na 3—4 mile.

Po dokonaniu obserwacji umocnień Gdańska okręty francuskie wzięły kurs północno-zachodni i weszły na wody Zatoki Puckiej, gdzie około godziny 18 stanęły na kotwicach. Dowódca niemieckiej korwety „Nymphe", stojącej wówczas w Nowym Porcie, obserwował zespół francuski z masztu swojego okrętu. Ocenił on odległość do zakotwiczonych jednostek nieprzyjaciela na około 15 mil morskich w kierunku północnym.

Zapadła pogodna, księżycowa noc z 22 na 23 sierpnia 1870 roku. Załogi okrętów francuskich spożyły kolację i przygotowywały się do spoczynku, z wyjątkiem marynarzy korwety „Thetis", która tej nocy pełniła służbę, pilnie czuwając. Dodać można, że zespół francuski ustanowiony był w szyku czołowym na linii wschód-zachód.

W tym samym czasie, kiedy Francuzi szykowali się do spania, niemiecka korweta „Nymphe" kończyła przygotowanie do wyjścia w morze. Dowódca okrętu postanowił podejść do zespołu francuskiego i dokładniej go rozpoznać. O godzinie 23.30 usunięto zaporę zamykającą wejście do portu, i w pół godziny później „Nymphe" opuściła Nowy Port. Okręt szedł pełną parą kursem północnym, nieco ku wschodowi. Dokładnie o godzinie 01.15 z korwety niemieckiej zauważono okręty francuskie, stojące blisko siebie bez żadnych świateł. „Nymphe" szła następnie najprawdopodobniej kursem północno-zachodnim, mając z prawej strony Półwysep Helski, z lewej okręty francuskie. Z odległości około 2000 mil korweta niemiecka oddała najpierw jedną, potem, po nawrocie na prawą burtę, drugą salwę.

Dowódca niemieckiego okrętu nie wiedział, że został zauważony przez Francuzów jeszcze zanim otworzył ogień. Dzięki temu w zespole francuskim w porę ogłoszono alarm. Działa „Thetis", która natychmiast wybrała kotwicę, przemówiły po drugiej salwie Niemca, a na wszystkich jednostkach francuskich podsypano węgla pod kotły i również wybrano kotwice. Natychmiastowa gotowość bojowa zespołu francuskiego skłoniła dowódcę niemieckiej korwety do odwrotu pełną parą w kierunku Gdańska. Po przebyciu około 2 mil morskich, „Nymphe" utraciła łączność wzrokową z zespołem francuskim i około godziny 3 rano weszła do Nowego Portu. Tak zakończył się ten mały epizod francusko-pruskiej wojny morskiej na wodach Zatoki Puckiej w 1870 roku. Zespół francuski tego samego jeszcze dnia opuścił nasze wody i okrążając cypel Helu wziął kurs na zachód.*)

ANDRZEJ ROPELEWSKI

*) Autor korzystał z francuskich materiałów archiwalnych udostępnionych mu przez Ambasadę Republiki Francuskiej w Warszawie.



Oddano do druku 15 marca 1973

Pierwszy polski stutysięcznik

W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni w szybkim tempie postępuje budowa ro-porudomasowca o nośności 105 tysięcy ton. Do cięcia blach na kadłub pierwszego polskiego stutysięcznika przystąpiono 24 lutego, w obecności I sekretarza KW PZPR w Gdańsku, Tadeusza Bejma. Patronat nad budową objęli zetemesowcy, i to nie tylko gdyńskiej Stoczni, ale również — zakładów kooperujących.

Wojenna bandera Indii w Gdyni



Po raz pierwszy w polskich portach pojawiła się bandera wojenna Republiki Indii. W trakcie rejsu szkoleniowego zawinął do Gdyni duży ścigacz o.p. „Anjadip", pod dowództwem komandora Rajendra Prasad Bhalla. Indyjskich marynarzy serdecznie podejmowali ich polscy koledzy.

Fot. CAF — Uklejewski

Rejs „Profesora Siedleckiego"

Do Gdyni powrócił po trwającej ponad 130 dni podróży statek badawczy Morskiego Instytutu Rybackiego — „Profesor Siedlecki". Ekipa polskich naukowców prowadziła badania oceanograficzne i ichtiologiczne na południowym Atlantyku. Po raz pierwszy w historii polskiego rybołówstwa dokonano zaciągów również na Oceanie Indyjskim. Kierownikiem naukowym wyprawy był dr Stanisław Woźniak, statkiem zaś dowodził kpt. ż.w. Antoni Łyżwa.

Kontenery w Leningradzie



164 przedsiębiorstwa z 17 krajów wzięły udział w zorganizowanej w Leningradzie wystawie pod nazwą „Kontenery-72". Demonstrowano ostatnie nowości z zakresu konteneryzacji transportu — specjalne urządzenia przeładunkowe, ciągniki, naczepy, platformy kolejowe, wszelkiego rodzaju akcesoria kontenerowe, no i oczywiście — pojemniki, pojemniki, pojemniki. Ponad 200 polskich specjalistów w dziedzinie konteneryzacji transportu zwiedziło leningradzką wystawę.

Barka-kolos w Szczecinie



Do Szczecina weszła francuska barka „Corbis" o nośności 22 700 ton! Jednostka ta, przeznaczona do przewożenia ładunków masowych, ma 145 metrów długości i 23 metry szerokości. „Corbis" nie posiada własnego napędu — towarzyszący jej pchacz osiąga w zestawie z barką prędkość około 12 węzłów. Ogromną barkę przedstawimy naszym Czytelnikom szczegółowo w jednym z najbliższych numerów „Morza".

Fot. CAF — Undro

700.000 DWT!

Brytyjskie przedsiębiorstwo armatorskie „Globtik Tankers", dysponujące aktualnie największym statkiem świata — półmilionowcem „Globtik Tokyo" — zamówiło w japońskiej stoczni koncernu Iszikawadżima-Harima zbiornikowiec o nośności 700 000 ton! Ma on być gotowy w roku 1977.

Tworzywo dla twórców



Na teren budowy Portu Północnego przybyło ponad 200 pisarzy, plastyków, publicystów, kompozytorów i filmowców z całej Polski, aby zapoznać się z gigantycznym przedsięwzięciem polskiej gospodarki morskiej. Celem budowy było przedstawienie twórcom wysiłku budowniczych Portu Północnego, aby stał się on inspiracją i tematem dzieł sztuki. Na zdjęciu uczestnicy spotkania na pokładzie „Halki" podczas żeglugi po akwenie przyszłego portu.

Fot. J. Rydzewski

Moneta na cześć Gdyni





Narodowy Bank Polski wprowadza w kwietniu do obiegu pieniężnego nową monetę dziesięciozłotową, poświęconą pięćdziesięcioleciu gdyńskiego portu. Mamy nadzieję, że emisja będzie wystarczająco duża, aby wszyscy amatorzy nowej monety zdołali ją bez trudności uzyskać.

Rejs Roku 1972



W Gdańsku odbyła się doroczna uroczystość wręczenia honorowych nagród żeglarskich pod nazwą „Rejs Roku". Za rok 1972, Wielką Nagrodę Honorową (w postaci Dzwonu Zwięstwa — zob. Aktualności nr 3/73) przyznano załodze „Daru Pomorza". Specjalne Nagrody Honorowe otrzymali uczestnicy Transatlantyckich Regat Samotnych Żeglarzy — Krzysztof Baranowski, Zbigniew Puchalski, Teresa Remiszewska oraz czechosłowacki żeglarz Richard Konkolski. Nagrodę Ministra Żeglugi „Srebrny Sekstant" i I Nagrodę Honorową „Głosu Wybrzeża" odebrał harcmistrz Bogdan Olszewski, kapitan harcerskiego jachtu „Alf" w podróży do Murmańska, II Nagrodę Honorową — J. Cołojew, III Nagrodę Honorową — R. Lutosławski.

Fot. J. Rydzewski

„Operacja Żagiel 74" w Polsce

Zapadła wreszcie decyzja kierująca do Polski w przyszłym roku najpiękniejsze statki świata. 14 lipca 1974 roku kilkadziesiąt żaglowców wystartuje z Travemünde do wyścigu, którego meta znajdować się będzie u bram Gdańska. Prócz naszej Białej Fregaty i stałych uczestników „Operacji Żagiel" jak: „Christian Radich" (Norwegia), „Gorch Fock" (NRF), „Danmark" (Dania), „Eagle" (USA) i inne, we wspaniałej imprezie wezmą również udział: „Towariszcz" (ZSRR) i „Wilhelm Pieck" (NRD). Poczynając prawdopodobnie od 18 lipca uczestniczące w wyścigu żaglowce cumować zaczną w Gdyni i Gdańsku. Do 21 lipca porty te będą gościć żeglarzy z całego świata, po czym wspaniałą defiladą po Zatoce Gdańskiej statki rozpoczną swą podróż do Cowes na wyspie Wight. A więc nareszcie Czytelnik „Morza" będzie mógł „bezdewizowo" obejrzeć Paradę Wielkich Żaglowców!

29 statków z turystami!

Radziecki statek pasażerski „Baltika" zainaugurował tegoroczny sezon turystyki morskiej w Gdyni, przybywając z Kaliningradu z 400 turystami na pokładzie. Morska Agencja w Gdyni przyjęła już zgło-



szenia 29 statków obcych bander, które przybędą w bieżącym roku do naszego pasażerskiego portu, przywożąc łącznie około 16 000 turystów. Po raz pierwszy odwiedzą Gdynię dwa supernowoczesne bliźniacze wycieczkowce bandery norweskiej (po 21 500 BRT) — „Royal Viking Star" (na zdjęciu) i „Royal Viking Sky", a także liberyjskiej bandery — „Victoria" (15 000 BRT).

Wymiana załóg „Dalmoru"

Pomyślnie przeprowadzono operację wymiany załóg trzech trawlerów-przetwórni „Dalmoru", od pięciu miesięcy znajdujących się na nowofundlandzkich łowiskach. Z Gdańska załogi przewożono samolotami „Lotu" do Warszawy, skąd polskim transkontynentalnym odrzutowcem „Kopernik" — w dwóch ratach — do Gander na Nowej Fundlandii. Stamtąd zaczarterowanym samolotem kanadyjskim do Saint Pierre na wyspie tej samej nazwy. Tą samą drogą powróciły do Polski wymienione załogi „Generała Rachimowa", Neptun" i „Pegaza". W ciągu trzech dni przewieziono ogółem 567 rybaków.

Świnoujście - Ystad Gdańsk - Helsinki

Polskie Linie Oceaniczne uruchomią z początkiem czerwca nowe połączenie promowe na linii Gdańsk — Helsinki. Trasę tę obsługiwać będzie w 30-godzinnych podróżach prom „Gryf", który dotychczas kursuje pomiędzy Świnoujściem a Ystad. Na tej linii zastąpi go zakupiony w Szwecji „Wawel" — obecnie w czarterze jeszcze pod starą nazwą „Gustav Vasa", zabierający ponad 1000 pasażerów i 130 samochodów. Przewiduje się, iż polskie promy przewiozą w bieżącym roku pomiędzy Świnoujściem a Ystad ponad 120 000 pasażerów. Budowa nowej przystani promowej w Świnoujściu (na zdjęciu) zostanie już wkrótce zakończona.

Fot. M. Czasnojć



Zmarł kontradmirał Unrug

We Francji, w wieku lat 88, zmarł kontradmirał Józef Unrug, dowódca floty w latach 1925—1939. W kampanii wrześniowej adm. Unrug był dowódcą obrony wybrzeża. Po kapitulacji Helu blisko 6 lat spędził w obozie jenieckim. Po wojnie pozostał na obczyźnie.

Włochy poszerzą pas wód terytorialnych

Rząd włoski opracował projekt ustawy rozszerzającej pas wód terytorialnych z 6 do 12 mil morskich. Jak podano, ma to umożliwić skuteczniejszą niż dotychczas walkę z przemytem oraz z zanieczyszczaniem przez zbiornikowce wód przybrzeżnych.

Przez Atlantyk w 30 godzin



Na stronie 18 i 19, w artykule pt. „Kariera pędników strugowodnych", szczegółowo przedstawiono zasady i rozwój tej nowej odmiany napędu jednostek morskich. W „Aktualnościach" prezentujemy wizję najnowszego projektu statku z pędnikiem strugowodnym. Jego pompy przepuszczać będą około 400 000 litrów wody na minutę, co pozwoli mu na osiągnięcie prędkości 240 km/godz.

Przeciw zanieczyszczaniu morza



W Porcie Bastia, na Korsyce, miejscowi rybacy zorganizowali akcję protestacyjną przeciw zanieczyszczaniu morza ściekami i odpadami przemysłowymi, niosącymi zagładę morskim zwierzętom. Protest skierowany był również przeciw statkom zaśmiecającym okoliczne wody. Rybacy zablokowali (na zdjęciu) przejście portowe, uniemożliwiając jednostkom handlowym korzystanie z portu.

Tragiczna wywrotka

U wybrzeży Sycylii przewrócił się niespodziewanie i zatonął grecki frachtowiec „Artur Volpe". Trzech członków załogi zatonęło wraz ze statkiem. 14 marynarzy podniosły z wody statki ratownicze.

JEDNYM ZDANIEM

„DELTA MAR" — nowy barkowiec długości ok. 270 m, uznawany za największy na świecie, mogący zabierać na pokład jednorozowo 74 barki oraz 288 kontenerów, został spuszczony na wodę w amerykańskiej stoczni Avondale, z przenaczeniem na linię do portów Ameryki Południowej.

FLOTYLLA — radziecka, złożona z pięciu lodołamaczy i czterech statków towarowych, pokonała w styczniu br., po raz pierwszy w okresie zimy polarnej, w ciągu 17 dni podróży, odległość ponad 2 000 km dzielącą ujście rzeki Jenisej od Murmańska, mimo panującej temperatury ok. —50°C i grubości lodu sięgającej 6 m.

HAPAG-LLOYD — armator NRF, obchodził w 1972 r. stulecie utrzymania własnej regularnej lini żeglugowej z Hamburga do portów południowoamerykańskich, obecnie podzielonej na dwa serwisy: przez Kanał Panamski i przez Cieśninę Magellana.

INSTYTUT — naukowy oceanologii Pacyfiku, został powołany do życia we Władywostoku przez radziecką Akademię Nauk.

„JAPAN AMBROSE" — nowy japoński kontenerowiec 35 000 BRT, uruchomiony na linii do Nowego Jorku, jest napędzany turbinami parowymi o łącznej mocy 50 000 KM, co stanowi największą moc maszyn, jaką kiedykolwiek zastosowano w statku jednośrubowym.

KANADA — wstrzymała na czas nieokreślony połowy wielorybów przy swym wybrzeżu wschodnim.

KUBA — nabyła holenderskie statki pasażerskie „Oranje Nassau" oraz „Pris der Nederlanden", oba po 7 550 BRT zbudowane w 1957 r., przeznaczając te jednostki do szkolenia oficerów marynarki handlowej.

KURE — stocznia japońska, rozpoczęła budowę zbiornikowca „Globtik London", który, po niedawno ukończonym statku „Globtik Tokyo", będzie drugim olbrzymem o nośności 477 000 ton.

„50 LAT ZSRR" — radziecki chłodniowiec rybacki o wyporności 20 tys. ton, uważany za największy na świecie, napędzany turbinami spalinowymi i rozwijający prędkość 19 węzłów, został zbudowany w stoczni w Nikołajewie nad Morzem Czarnym.

LONDYN — zbuduje do 1978 r. w rejonie Woolwich zaporę na Tamizie, która przegrodzi rzekę na całej szerokości i będzie chronić miasto przed powodziami wynikającymi z wysokich pływów morskich oraz stopniowego zapadania się terytorium południowo-wschodniej Anglii.

NACHODKA — port radziecki na Dalekim Wschodzie, osiągnął w 1972 r. rekordowe obroty towarowe w ilości 11,5 miliona ton.

OBROTY — towarowe portów francuskich w 1972 r. wyniosły ogółem 248 milionów ton (z czego 176 milionów ton produktów naftowych), tj. 8,5% więcej niż w 1971 r.

„ORCADES" — brytyjski pasażerski parowiec turbinowy 28 472 BRT, zbudowany w 1948 r., po wycofaniu z linii australijskiej został sprzedany na złom.

PORTY — światowe, uzyskały w 1971 r. następujące obroty towarowe (w zaokrągleniu w milionach ton): Rotterdam 231, Marcaibo 189, Nowy Jork 120, Jokohama 112, Nowy Orlean 110, Kawasaki 95, Marsylia 76, Antwerpia 72, Nagoja 70, Le Havre 60, Londyn 56, Genua 54, Filadelfia 49, Hamburg 45 Milfordhaven 44, Singapur 43.

„POSJET" — pierwszy z nowej serii radzieckich statków-baz rybackich o wyporności 27 500 ton, wyposażony w przetwórnię produkująca m. in. 750 ton mączki rybnej na dobę, został zbudowany w stoczni w Leningradzie.

ROSCOFF-BLOSCON — nowy francuski port morski w Bretanii, został uruchomiony wraz z otwarciem linii żeglugi promowej do angielskiego portu Plymouth.

„SEDCO 445" — amerykański statek do wierceń dna morskiego, po raz pierwszy wydrążył szyb na głębokości wody ok. 400 m koło wyspy Borneo, utrzymując się na stałej pozycji bez pomocy kotwic, przy zastosowaniu bocznych śrub napędowych kierowanych przez komputer.

„SOUTHERN CROSS" — brytyjski liniowiec pasażerski 19 313 BRT, zbudowany w 1955 r., eksploatowany przeważnie na linii australijskiej, został sprzedany armatorowi greckiemu, który skierował statek na wycieczki morskie, pod nową nazwą „Calypso".

TLIBURY — port angielski nad Tamizą, awanport Londynu, uzyskał pozycję drugiego europejskiego portu kontenerowego, za Rotterdamem, lecz przed Hamburgiem, Antwerpią i innymi portami kontynentalnymi.

TSU — stocznia japońska, rozpoczęła budowę całkowicie zautomatyzowanego roporudowca o nośności 269 000 ton, uważanego za największy statek tego typu na świecie.

WOSTOCZNYJ — taką oficjalną nazwę otrzymał nowy dalekowschodni port radziecki (zobacz: styczniowe „Aktualności") budowany obecnie w Zatoce Wrangla, który około 1980 roku uzyskał — w zespole z Nachodką — pierwsze miejsce wśród portów ZSRR z rocznym przeładunkiem 30 milionów ton.

Aleksander Grobicki

SEZON NA WRAKI

Zainteresowanie „podwodnymi skarbami" rośnie. Nawet u nas, że przypomnę bombę ostatnich lat, czyli odnalezienie szwedzkiego okrętu wojennego „Solen" („Słońce"), który zatonął w Zatoce Gdańskiej podczas bitwy oliwskiej w 1627 r. Oczywiście daleko większe jest ono na wodach, po których pływały statki nie tylko „historyczne", ale również „bogate".

Takim jest niewątpliwie Morze Śródziemne, od zarania historii pochłaniające olbrzymie łupy. Niemniej zawodowi „łowcy skarbów" powoli tracą doń zainteresowanie. Mimo olbrzymiej liczby leżących na jego dnie wraków, niewiele wydobyto z nich złota. A przecież właśnie o szlachetne kruszce, a nie o znaleziska archeologiczne (greckie amfory, marmury itp.) głównie chodzi przedsiębiorczym poszukiwaczom.

W tym stanie rzeczy, wyekwipowani w coraz to lepszą aparaturę, pozwalającą im poruszać się swobodnie nawet na dużych głębokościach, poczynają masowo przenosić się na znacznie trudniejsze do eksploatacji, ale niemniej bogate wody Morza Północnego i wybrzeży Wysp Brytyjskich. Brytyjska Admiralicja oblicza, że leży tam około 7000 wraków, z czego zlokalizowano zaledwie 4000. Jest więc czego szukać i w czym wybierać!

„Sezon" rozpoczął się w 1967 r., kiedy to belgijski poszukiwacz podwodnych skarbów Robert Sténuit dokonał sensacyjnego odkrycia resztek hiszpańskiej galeasy „Girona", która w 1588 r. zatonęła u wybrzeży Północnej Irlandii (zob. „Skarby Wielkiej Armady" — „Morze" nr 500, str. 36/37). W ciągu trzech sezonów wydobyli oni z dna morskiego 400 złotych i 700 srebrnych monet, piękną biżuterię i inne przedmioty o wartości ponad miliona dolarów!

W tymże 1967 r. Roland Morris odnalazł wrak angielskiego okrętu wojennego „Association", od 200 lat leżącego u wybrzeży wysp Scilly, inni zaś łowcy skarbów — statek holenderskiej Kompanii Wschodnio-Indyjskiej „De Liefde", zatopiony przy Wyspach Szetlandzkich.

Z kolei w 1969 r. emerytowany adwokat brytyjski Rex Cowan odnalazł na głębokości 35 m przy wysepce St. Agnes (również w grupie wysp Scilly) inny statek tejże kompanii — „Hollandię". Zatonął on w tajemniczych okolicznościach w 1743 r. wraz z całą 267-osobową załogą i pasażerami. Płynął w dziewiczej podróży z Holandii do Batawii (dzisiejsza Dżakarta) wioząc 129 000 guldenów w srebrze. Pewną część wydobytych z niego skarbów Cowan sprzedał w kwietniu br. na licytacji w Londynie za sumę 37 000 funtów szterlingów. Za brązowe działa „Holandii" Rijksmuseum w Amsterdamie płaciło od 500 do 2000 funtów, za srebrne zaś monety płacono do 650 funtów!

W 1971 r. odkryto zatopiony w 1675 r. pod Anglesey prywatny jacht króla Karola II — do dzisiaj brytyjskie Ministerstwo Handlu nie zdecydowało, czy znalezisko to należy do „korony", czy też do jego znalazców — oraz leżący w przesmyku Solent okręt wojenny Henryka VIII, „Mary Rose". Jest ponoć tak dobrze zachowany, że w Anglii ogłoszono subskrypcję, by zdobyć pieniądze na wydobycie go w całości — podobnie jak to uczynili Szwedzi z okrętem „Vasa". Archeologowie spodziewają się, że „Mary Rose" dostarczy im wielu informacji o XVI-wiecznym budownictwie okrętowym i żegludze. M.in. wydobyto już z wraka załadowane działo gotowe do odpalenia!

Podobne plany dotyczą XVIII-wiecznego statku holenderskiego „Amsterdam", którego nie uszkodzony wrak odkryto przypadkowo w 1969 r. Statek, zagnany sztormem na wybrzeże Anglii, został wprowadzony na brzeg pod miejscowością Hastings w Cieśninie Kaletańskiej, gdzie ugrzązł na głębokość 10 m w lotnych piaskach.

Pozostał do dziś pod jego pokładem nie tylko ładunek, ale również bagaże pasażerów. Lotne piaski są bardzo niebezpieczne, i do wraka, odsłanianego tylko podczas wyjątkowo niskiego odpływu, nie dopuszczały przez wieki łowców skarbów.

— Jeżeli zdołamy dotrzeć do jego wnętrza — powiedział kierownik brytyjskiej ekspedycji archeologicznej z Guildhall Museum — będzie to tak, jak byśmy weszli do pokoju, w którym umeblowanie i wszystko inne znajduje się w takim stanie i takim położeniu, w jakim zostawili go użytkownicy sprzed 200 lat.

Powstał projekt, by statek w całości wydobyć i przyholować do Amsterdamu w 700 rocznicę powstania tego miasta. Koszty byłyby jednak olbrzymie — ponad 2,5 mln dolarów. Wobec tego, że rząd holenderski nie jest tym projektem zainteresowany, w Amsterdamie rozpoczęto na ten cel zbiórkę publiczną. Projekt jednak musi zostać szybko zrealizowany, istnieje bowiem niebezpieczeństwo ze strony świetnie technicznie wyposażonych łowców skarbów, którzy już dwukrotnie, korzystając z tego, że wrak „Amsterdama" nie był strzeżony przez policję, w 1969 i 1970 r. w szybkich „rajdach" zrabowali wiele przedmiotów znajdujących się na zewnątrz kadłuba statku.



Kula armatnia podniesiona z wraka okrętu, który zatonął w XVI w.



Katalogowanie monet znalezionych we wraku galeasy „Girona"

Biżuteria z galeasy „Girona"



MARYNARKA WOJENNA



OKRĘTY NA PODUSZCE

Zjawisko poduszki powietrznej znalazło praktyczne zastosowanie w łożyskach aerostatycznych już w 1935 roku. Konkretna koncepcja wykorzystania tej zasady przy konstruowaniu pojazdów mogących poruszać się bez przeszkód po prawie wszystkich terenach i akwenach oraz swobodnie przekraczać granice obu środowisk, liczy sobie 14 lat. Prototyp poduszkowca, zaprojektowanego przez brytyjskiego inżyniera Christophera Cockerella, znajduje się obecnie w londyńskim muzeum. W świetle powyższych faktów wydawać by się mogło, że pojazdy na powietrznej poduszce to wcale nie taka ostatnia nowość... Tymczasem są one ukoronowaniem dotychczasowych osiągnięć w dziedzinie budowy „wszędobylskich" lądowych, wodno-lądowych i morskich przewozów ładunków i pasażerów, a także — po doświadczeniach w służbie cywilnej — ich wojskowych odpowiedników, znajdujących coraz szersze zastosowanie w siłach lądowych i morskich jako sprzęt transportowy oraz bojowy.

Poduszkowcom poświęca się dużo uwagi w Wielkiej Brytanii, mającej największe zasługi w ich budowie wśród państw zachodnich. Konstruowaniem pojazdów tego rodzaju zajmują się Stany Zjednoczone. Osiągnięcia w tej dziedzinie ma Związek Radziecki. Jednostkami na powietrznej poduszce dysponuje również Francja. Żywe zainteresowanie poduszkowcami wykazują NRF i Dania. Pojazdy te zakupiło ponadto wiele innych krajów, zarówno do celów cywilnych jak i militarnych. Jeśli chodzi o ostatnie z wymienionych zastosowań, to dotychczas wykorzystywane w różnych pododdziałach sił zbrojnych państw zachodnich poduszkowce nie wyszły z roli obiektów doświadczalnych (aczkolwiek doświadczenia te w odniesieniu do armii amerykańskiej bywały przeprowadzane w typowo bojowych warunkach wojny w Indochinach). Przyjmuje się, że w bieżącym dziesięcioleciu pojazdy te znajdą się w składzie wyposażenia regularnych jednostek wielu armii i flot.

Walory poduszkowców, potwierdzone w czasie dotychczasowych doświadczeń z tymi pojazdami, stwarzają możliwość użycia ich m.in. w morskich operacjach desantowych jako niemal uniwersalnego środka bojowego. W działaniach tych mogą one służyć przede wszystkim jako jednostki pierwszego rzutu, mające uchwycić przyczółek na wybrzeżu. Przemawia za tym fakt, że czas załadowania na nie pododdziałów ze sprzętem, przelotu oraz wyładowania na brzeg jest 4—6 razy krótszy niż w przypadku użycia do takiego celu tradycyjnych jednostek. Dowodem przydatności okrętów na powietrznej poduszce we wspomnianych działaniach jest również to, że z pozycji wyjściowej, odległej 2,5 mili morskiej od brzegu, poduszkowiec dociera doń w ciągu dwóch minut, kuter desantowy natomiast potrzebuje na to 13 minut, zaś transporter amfibijny — 38 minut. W porównaniu ze śmigłowcem mniejsza prędkość poduszkowca rekompensowana jest jego większą o $^1/_3$ ładownością przy identycznej mocy silników, mniejszą możliwością wykrycia obiektu lecącego tuż nad wodą przez techniczne środki obserwacji przeciwlotniczej, oraz zdolnością do działania bezpośrednio z lotu, co eliminuje „martwy" okres występujący w desancie powietrznym (pomiędzy wyrzuceniem skoczków a rozpoczęciem przez nich walki).

Poduszkowce przydatne są także jako jednostki transportowe w składzie zasadniczych sił desantu. Wprawdzie obecnie budowane poduszkowce charakteryzują się jeszcze dużo mniejszą nośnością niż wypornościowe okręty desantowe, lecz przy „wahadłowym" ruchu z bazy na przyczółek desantu prędkość poduszkowca (50—80 węzłów) pozwala mu przewieźć taką samą ilość materiału wojennego, jaką dostarczy na brzeg w tym samym czasie kilkakrotnie większy, klasyczny transportowiec desantowy. Olbrzymia przewaga prędkości poduszkowca stwarza przy tym mniejszą ewentualność nakrycia ogniem artylerii brzegowej przeciwnika. Ogromne znaczenie ma ponadto możliwość bezpiecznego pokonania przezeń zagród minowych oraz przeszkód inżynieryjnych w wodzie i na lądzie. Istotne jest również to, że poduszkowce mogą być wykorzystywane w trudnych warunkach hydrometeorologicznych oraz mogą pokonywać falę przybojową i przybrzeżne płycizny, a w okresie zimy — zalodzony pas przybrzeżny. Mogą startować z suchych i mokrych ładowni okrętów, zarówno będących w ruchu, jak i zakotwiczonych. Likwidują zależność działań desantowych od pływów.

Oprócz zastosowania w działaniach desantowych, poduszkowce mogą także służyć do zwalczania okrętów podwodnych. Za powierzeniem im tej roli przemawiają takie argumenty jak: niewykrywalność w locie przez szumonamierniki, zdolność do prowadzenia poszukiwań na znacznych przestrzeniach (w tym na północnych akwenach pokrytych pływająca krą, niedostępnych dla konwencjonalnych jednostek nawodnych), możliwość dostosowania prędkości i manewrów do „uników" okrętu podwodnego. Poduszkowce nadają się także do pełnienia dozorów i prowadzenia rozpoznania w trudnych warunkach hydrometeorologicznych oraz nawigacyjnych, zwłaszcza na płytkich rozlewiskach i w szkierach, na akwenach zalodzonych, akwenach o wysokiej fali przybojowej czy skażonych. Mogą też służyć do transportu wojsk i uzbrojenia, wykonywania zadań (desantów) dywersyjnych, ewakuacji rannych.

Tendencje rozwojowe poduszkowców, jako okrętów wojennych, zmierzają w kierunku zwiększenia ich wymiarów, nośności, prędkości i uzbrojenia. Rozszerza to wachlarz zastosowań tych pojazdów (rola fregat uzbrojonych w broń do zwalczania okrętów podwodnych, wyrzutnie rakietowe i śmigłowce, patrolowców z pociskami rakietowymi klasy „woda-woda", środków wsparcia desantu, baz dla okrętów podwodnych) oraz polepsza możliwości transportowe. Wzrost wielkości poduszkowców powyżej 300—400 ton, powoduje konieczność zastosowania napędu wodno-odrzutowego i tym samym wiąże się z likwidacją jednej z ujemnych cech tych pojazdów, jaką jest hałaśliwość pracy śmigieł napędowych. Przy ciężarze 700 do 1000 ton użycie śmigieł jest już niecelowe. Projekty takich poduszkowców znajdują się obecnie w realizacji, tempo zaś prac konstrukcyjno-badawczych oraz wielkość nakładów finansowych na ten cel każą sądzić, że w przyszłości pojawią się w siłach morskich jeszcze bardziej okazałe poduszkowce-giganty, przewyższające pod wieloma względami konwencjonalne okręty wojenne.

MAREK SOROKA

Z ŻYCIA FLOT

BRAZYLIA

Na przełomie lat 1976/77 planowane jest wcielenie w skład floty brazylijskiej pierwszego okrętu z serii 6 fregat typu Mk 10, zaprojektowanego przez firmę Vosper-Thornycrof. Następne okręty mają być kierowane do służby w rocznych odstępach. Fregaty otrzymają nazwy: „Constituicão", „Independencia" „Niteroi", „Defensora", „Liberal" i „Uniao". Budowy czterech spośród tych jednostek, w wersji przeznaczonej do zwalczania okrętów podwodnych, podjęła się stocznia w Rio de Janerio. Budowę dwóch pozostałych fregat, w wersji uniwersalnej, powierzono brytyjskiej stoczni w Woolston. Dane okrętów są następujące: wyporność 3 300/3 900 ton, wymiary 129,2 × 13,5 × 5,5 m; uzbrojenie — działo 114 mm Vickers Mk 8 w wersji do zwalczania o.p., lub 2 takie działa w wersji unwiersalnej, 2 działka 40 mm Bofors L/70, 2 potrójne wyrzutnie rakiet plot. „Seacat", wyrzutnia głębinowych pocisków kierowanych „Ikara"w wersji do zwalczania o.p., lub podwójne wyrzutnie rakiet „woda-woda" typu „Exocet" w wersji uniwersalnej, podwójna wyrzutnia głębinowych pocisków rakietowych 375 mm Bofors, 2 potrójne wyrzutnie torped Mk 32, śmigłowiec Westland WG 13; napęd systemu CODOG: 2 turbiny gazowe Rolls-Royce „Olympus" TM 3 B o mocy 28 000 KM, 4 silniki wysokoprężne MAN o mocy 3940 KM: prędkość maksymalna 30 węzłów; załoga 200 ludzi.

FRANCJA

Nowe okręty typu „Circe" służące do poszukiwania min miały już okazję udowodnić swą sprawność w praktycznym działaniu. W ubiegłym roku przyczyniły się do unieszkodliwienia łącznie 70 min pochodzących z okresu II wojny światowej, których dotąd nie można było wytralować przy pomocy tradycyjnych metod. „Circe" (wod. 15. XII. 70) ma na koncie 45 min, „Clio" (wod. 10. VI. 71) — 11 min, a „Calliope" (wod. 21. X. 71) — 14 min. Dane taktyczno-techniczne tych okrętów są następujące: wyporność standardowa 460 t, wyporność pełna 510 t, wymiary 46,5×8,9×2,4 m; uzbrojenie 1 działko 20 mm: silnik Diesla o mocy 1800 KM, prędkość maksymalna 15 węzłów, zasięg 3000 Mm przy prędkości ekonomicznej 12 węzłów; załoga 50 ludzi (5 oficerów i 45 marynarzy).

GRECJA

Pomiędzy marynarką wojenną a przedsiębiorstwem żeglugowym Stavrosa Niarchosa trwa spór w kwestii ustalenia winnych kolizji będącego własnością wspomnianego armatora 216 000-tonowego tankowca „World Hero" i okrętu desantowego „Ipopliarkhos Merlin" (L 166, eks-amerykański LSM 577 — sprzedany Grecji 30. X. 58) o wyporności pełnej 1095 t. W wyniku zderzenia okręt desantowy, który w krytycznym dniu 13 listopada 1972 roku szedł z 60 ludźmi na pokładzie kursem na Rhodos, zatonął w kilka minut po kolizji w odległości 5 Mm od Pireusu. 46 marynarzy poniosło śmierć. Obie strony obarczają się nawzajem odpowiedzialnością za tę tragedię.

NIGERIA



Stocznia Vosper—Thornycroft zbudowała dla nigeryjskiej marynarki wojennej korwetę „Dorina" (F 81). Bliźniaczy okręt „Otobo", przeznaczony również dla Nigerii, jest jeszcze w trakcie wyposażania. Na zdjęciu: obie jednostki, z których pierwsza podniosła już banderę, przy nabrzeżu stoczniowym.

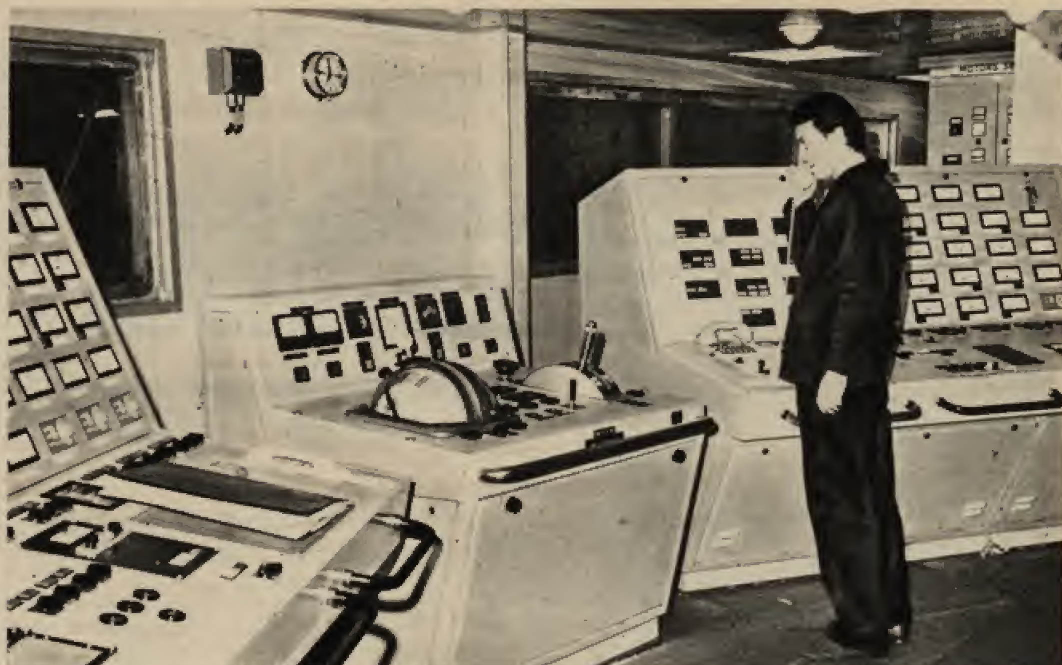
SZWECJA

Krążownik „Göta Lejon", który jako „Latorre" (CL 04) pływa pod chilijską banderą, będzie prawdopodobnie sprzedany za sumę 30,21 milionów koron szwedzkich.

*

Fregaty (eks-niszczyciele) „Visby" i „Sundvall" wycofane zostały ze służby z powodów finansowych. Podobne motywy legły u podstaw opublikowanej przez szwedzką prasę decyzji rezygnacji w bieżącym roku ze szkolenia rezerwistów na pozostałych dwóch okrętach tego typu: „Kalmar" i „Hälsingborg".





Fot. Kazimierz Lipski

Jerzy Surdykowski

Kosmonauci Oceanu

Współczesne i przyszłe potrzeby transportowe — o których była już w tym cyklu mowa — wywołały szybką ewolucję, która zmienia tradycyjną formę statku. Ta ewolucja doprowadzi w konsekwencji również do zmiany ustalonych form pracy na morzu oraz pozycji marynarza na statku i w społeczeństwie, do zmiany stawianych mu wymagań.

Dotychczasowe zmiany w tej dziedzinie to zaledwie początek. Dopiero po II wojnie światowej opracowano pierwszą międzynarodową konwencję dotyczącą warunków bytowych, jakie armator musi zagwarantować marynarzom. Jeszcze długo po ostatniej wojnie pływały, a nawet jeszcze pływają stare statki z tradycyjnymi kubrykami. Zmiany w świecie kapitalistycznym są skutkiem obawy armatorów przed utratą załóg, bądź słusznych żądań socjalnych związków zawodowych. U nas wynikają one z oczywistej dla wszystkich polityki państwa. Jednakże tok oraz tradycje służby na morzu wszędzie pozostają nie zmienione, nie zmieniły się bowiem jej odwieczne uwarunkowania. Generalne zmiany są kwestią najbliższych lat; dokonają się one w pełni jeszcze przed rokiem 2000.

Co przyniosą marynarzom widoczne już obecnie przemiany statku handlowego? Przede wszystkim maksymalne skrócenie postojów. Istniejące już dziś i rozpowszechniające się barkowce albo statki z oddzielnym członem napędowym w ogóle nie potrzebują portów. Jak najkrócej w porcie, jak najszybciej po morzu — oto dewiza większości nowych konstrukcji. Dalej — wzrost wielkości statku przy jednoczesnym zmniejszeniu, dzięki automatyzacji, liczebności załogi. Rośnie złożoność konstrukcji statków oraz zainstalowanych na nich urządzeń — stąd kwalifikacje załogi muszą być coraz wyższe. Rośnie też zagęszczenie morskich szlaków, co przy wzroście wielkości i prędkości statków zwiększa znacznie niebezpieczeństwo kolizji — a więc rosnąć będzie „obciążenie psychiczne" i napięcie nerwowe załogi, zwłaszcza wobec rosnącej wartości samego statku.

Automatyzacja statków czyni coraz szybsze postępy. Jeszcze w roku 1963 zaledwie 1,7% budowanych wówczas statków miało zautomatyzowane siłownie — dziś już prawie połowa. Współcześnie eksperymentalne rozwiązania z dziedziny automatyzacji, w roku 2000 prawdopodobnie będą tak powszechne jak dziś radar czy żyrokompas. Eksperymentalny japoński zbiornikowiec „Seiko Maru" wyposażony jest w pokładowy komputer, który określa automatycznie pozycję (korzystając z systemu amerykańskich sztucznych satelitów nawigacyjnych), strzeże statku przed kolizją (korzystając z dwu sprzężonych z nim radarów), ustala warunki techniczne przeładunku i obciążenia statku, nadzoruje pracę silnika napędowego i mechanizmów siłowni oraz posiada w swej pamięci medyczny system diagnostyczny, umożliwiający dość pewne określenie choroby na podstawie zaobserwowanych symptomów (a więc system zastępujący lekarza okrętowego!). Na innych skomputeryzowanych statkach (np. na brytyjskim liniowcu pasażerskim „Queen Elizabeth 2") maszyna matematyczna prowadzi również dziennik maszynowy oraz większość prac kancelaryjnych (ewidencyjnych). Jeżeli automatyzacja siłowni pozwala zmniejszyć załogę mniej więcej o 1/3, to komputeryzacja statku pozwoliłaby ograniczyć liczebność załogi przeciętnego statku roku 2000 do 5—10, najwyżej 15 osób, w zależności od rodzaju statku, linii i stopnia automatyzacji. Na większość tego rodzaju statków trzeba będzie przed wejściem do portu dostarczać — prócz pilota — specjalną brygadę cumowniczą.

Postępująca automatyzacja oraz zarysowane już w tym cyklu przyszłe przemiany samego statku (powstanie nowych typów jak: wyspecjalizowane kontenerowce dostosowane do bardzo szybkiego przeładunku, masowce przewożące ładunki w postaci półpłynnej, statki Ro-Ro czy inne) doprowadzi w konsekwencji do rewolucyjnej przemiany zawodu marynarza. Przede wszystkim będzie to zanik podziału na załogę pokładową i maszynową. Do roku 2000 być może ustali się podział na dwie brygady: eksploatacyjną, obejmującą nadzór nad nawigacją (skomputeryzowaną) i pracą maszyn (zautomatyzowaną); drugą zaś — konserwacyjną, dokonującą bieżących konserwacji i napraw w trakcie rejsu. Obie brygady będą liczebnie bardzo niewielkie i pozostaną pod wspólnym dowództwem kapitana. Być może wykształci się też system dwuzawodowości marynarzy, którzy obeznani będą zarówno z eksploatacją, jak i konserwacją urządzeń okrętowych. Pozostanie natomiast chyba bez większych zmian dział hotelowy, choć prawdopodobnie zaniknie funkcja stewardów na rzecz samoobsługi w mesach. Bardzo krótkie postoje w portach lub nawet ich brak pozbawi marynarzy możliwości pewnego relaksu między rejsami. Doprowadzi to do ograniczenia okresu służby na morzu (np. trzy miesiące lub pół roku), po którym przysługiwać będzie odpowiedni urlop na lądzie lub przeniesienie na pewien czas do pracy lądowej. Inna możliwość, to zezwolenie marynarzom na zabieranie na dłuższy czas w podróż swych bliskich; na przykład żon, a nawet dzieci — oczywiście, połączone ze stworzeniem odpowiednich po temu warunków. Zdecydowany wzrost wymagań kwalifikacyjnych wobec wszystkich bez wyjątku marynarzy, a także względy wynikające ze współżycia niewielkiej grupki ludzi na pokładzie wielkiego statku, spowodują częściowy lub nawet całkowity — z wyjątkiem funkcji kapitana — zanik podziału na oficerów i marynarzy, zanik tradycyjnej hierarchii służbowej na morzu.

Z wyjątkiem krótkich linii dowozowych, w roku 2000 służba marynarza nie będzie przypominać dzisiejszej. Być może nawet sam zawód marynarza w pewnym sensie zaniknie. Nie chodzi tu o możliwość powstania statków bezzałogowych, bo z nią nie należy liczyć się na szerszą skalę, lecz raczej o możliwość zaniku zawodu marynarskiego jako profesji uprawianej przez całe życie. Jest rzeczą oczywistą, że pływanie w niewielkich zespołach wysoko kwalifikowanych specjalistów, przy dużych obciążeniach psychicznych potęgowanych dotkliwszą jeszcze niż dziś samotnością, okaże się niemożliwe do utrzymania w formach obecnych. Jak wspomniałem, można spodziewać się wprowadzenia obowiązkowych urlopów i przeniesień do innej pracy, lub też wprowadzenia rodzin na statki. Można też i — jest to prognoza równie prawdopodobna jak poprzednie — spodziewać się tego, iż do zawodu marynarza „przychodzić i odchodzić" będą swobodnie specjaliści pracujący na lądzie, rozpoczynając i kończąc po jakimś czasie swój morski odcinek życia, lub też niejako rozkładając go na szereg rejsów dowolnie oddzielonych od siebie dłuższymi okresami pracy na lądzie. Dzisiejszy marynarz pokładowy czy oficer nawigator jest niejako nierozerwalnie związany z morzem. Na statku roku 2000, a nawet dużo wcześniej, wszyscy zatrudnieni specjaliści będą równie cenionymi specjalistami lą-

dowymi. Ta swobodna rotacja marynarzy sprawiłaby, że do bezpowrotnej przeszłości należałaby szczególna uciążliwość zawodu marynarza, ponieważ nikt nie byłby związany z nim na zawsze. Należy spodziewać się jednak rozwoju wszystkich wymienionych tu tendencji przemian w zawodzie marynarskim i w jego warunkach bytowych. A więc i rotacji, i systemu obowiązkowych urlopów, i wprowadzenia rodzin na statki. Niezależnie od tego, marynarze przyszłości, zamknięci na wielkich, prawie bezludnych statkach, nadzorujący pracę omal że niezawodnych mechanizmów, na podobieństwo kosmonautów przemierzać będą przestrzenie oceanu. Będzie ich niewielu, ale odpowiedzialność ich będzie olbrzymia. I czasem zdarzać się będą awarie pozornie niezawodnych automatów.

Wydane ostatnio przez ministra żeglugi polecenie budowy wyłącznie jednoosobowych kabin na nowych statkach i przebudowy w miarę możliwości kabin na statkach istniejących, spowoduje u nas dość poważne konsekwencje, zwłaszcza dla statków niewielkich, gdzie miejsca w nadbudówce jest mało. Zalecenie to zresztą wyprzedza światową praktykę żeglugową i stanowi dowód, że Polska znajduje się w czołówce państw troszczących się o warunki bytowe marynarzy. Jednosobowe kabiny to jednak kres tego, co zrobić można na obecnych typach statków i przy obecnej liczebności załóg. Zresztą na małych statkach i na statkach rybackich pełna realizacja tego zalecenia jest problematyczna. Niemniej jednak automatyzacja, pociągająca za sobą zmniejszenie liczebności załóg, umożliwi w ciągu nadchodzących lat przemianę warunków bytowych marynarzy również i na małych statkach.

Następnym krokiem będzie zapewne wydanie walki hałasowi i wibracji nieuchronnie dotąd prześladujących załogi statków motorowych. Właśnie hałas i wibracja, związane z pracą silników i usytuowaniem nadbudówek w pobliżu siłowni, powodują zaburzenia słuchu, atakują układ kostny, są źródłem nerwic i przyczyną choroby wrzodowej żołądka. Można spodziewać się instalowania zabezpieczeń i ochron przeciwwibracyjnych. Można spodziewać się szerszego rozpowszechnienia napędu turbinowego, a także odsunięcia nadbudówki od siłowni, a nawet rezygnacji z dotychczasowej formy nadbudówki. Pomieszczenia nielicznej załogi przyszłości będą zawsze umieszczane na śródokręciu, a siłownie — na rufie lub dziobie. Praktyka budownictwa okrętowego nadchodzących lat, a na pewno praktyka roku 2000, zerwie z obowiązującym od początku żeglugi prymatem ładunku nad człowiekiem. Dotychczas zawsze ładunek miał na statku pozycję uprzywilejowaną i dla niego rezygnowano z potrzeb i wygód ludzkich. Ta zmiana stosunku człowiek — ładunek będzie jeszcze jednym, być może najpiękniejszym symptomem dokonujących się na morzu przemian.



Medal na cześć Władysława IV, wybity w 1639 roku, wykonany przez gdańszczanina S. Dadlera



Medal wybity w 250 rocznicę zawarcia Pokoju Oliwskiego



Medal wybity z okazji zawarcia traktatu pomiędzy Polską i Szwecją w 1705 — Stanisław Leszczyński i Karol XII



Medal francuski z 1844 roku z wizerunkiem księcia de Joinville (1818—1900, syn Ludwika Filipa I, admirał)

MEDALISTA NIEOLIMPIJSKI

Tekst i zdjęcia: KRZYSZTOF KABAT



Medalista nieolimpijski p. Stanisław Strzelczyński

— A pan, co zbiera? — zapytał mnie pan Stanisław Strzelczyński, mechanik na gdyńskim „Pilocie 2".

Zaskoczony — milczałem; on przyglądał mi się bardzo uważnie i ja patrzyłem na niego; siwy, uśmiechnięty — czekał. Moja odpowiedź miała określić mnie jako człowieka, sklasyfikować, ustawić we właściwej komórce jego pojęć o ludziach i świecie.

— Co ja mogę zbierać — odpowiedziałem wreszcie — jestem studentem. Mam, jak każdy chyba w tym wieku, tysiące pragnień i żadnych środków na ich realizację.

— Żadnych środków? — zapytał zdziwiony. — Żadnych środków? — powtórzył, trochę chyba zirytowany. — Ja jestem robotnikiem i byłem nim dotąd, tak samo zresztą jak mój ojciec czy dziad. I poważałem się — w moich warunkach — na dzieło, o którym dziś wielu wyraża się z dużym uznaniem. Jak pan wie — zbieram medale poświęcone wydarzeniom morskim. Widzę w tym sens i społeczną użyteczność. A pan jest młody i mówi pan o braku środków.

Czułem się zawstydzony. Imponowała mi jego życiowa siła, toteż, milcząc, słuchałem opowieści o tej jego pasji, o tym jak w 1927 roku przyjechał z Poznańskiego, z rodziną, do Gdyni — tu szukać lepszego życia. To polskie okno na świat przywabiało wtedy wiele takich robotniczych rodzin, zdecydowanych na trudy tamtych lat, bo uczepionych nadziei dni lepszych. Budował się już port, była praca, był chleb i rozległe tereny. Tam gdzie budowniczowie zamierzali wznosić dopiero magazyny i dźwigi portowe, oni — chłopcy z Grabówka— mieli swoją wielką przystań, swój wielki plac zabaw. Po nim, z rówieśnikami, biegał i mój dzisiejszy rozmówca — nieolimpijski medalista, jak nazwałem go w myślach.

A potem była wojna, Stutthof, wyzwolenie i praca w rybackim przedsiębiorstwie SZKUNER we Władysławowie. Był kierowcą wielkiej chłodni rybnej, woził ryby po kraju — łączył morze z Polską, jak powiada, i wtedy też „przyszło to na niego". Związany życiem i swą pracą z morzem postanowił wtedy zbierać to wszystko, co stanowiło dokument trwały, bo spiżowy, naszych nad tym morzem działań.

Oglądałem to jego umiłowanie, te jego medale na wystawie z okazji pięćdziesięciolecia portu Gdynia. Chodziłem od gabloty do gabloty, patrzyłem, podziwiałem, myślałem — ile też trudu, ile czasu musiał on poświęcić, aby zebrać to wszystko, uporządkować, opisać, i z tych martwych kawałków metalu stworzyć ciągłą historię.

Pokazał mi w tym zbiorze pierwszy medal wybity w Polsce Ludowej, z okazji powołania do życia Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Sopocie, dar profesora Bolesława Kasprowicza; a obok medal wybity w 250 rocznicę pokoju w Oliwie; na nim panorama miasta, a na rewersie napis — w języku niemieckim; autor i okoliczności wydania medalu nie są, niestety, znane, choć jest to na pewno historia warta wyjaśnienia.

— Oczywiście taka zabawa kosztuje — mówię, trochę do siebie, ale i tu odpowiedzią jest uśmiech. Chciano już ten zbiór odkupić — ale kto sprzeda swoją własną radość. Pan Stanisław Strzelczyński tę kolekcję stworzył i co dzień wzbogaca — stała się ona częścią naszej morskiej kultury.

Zdjęcia: Janusz Rydzewski

W GŁĄB FIORDÓW I BLISKIEJ NAM HISTORII



To wcale niedługa podróż morska i wystarczy na nią część wypoczynkowego urlopu. Już po kilku dniach pozwala osiągnąć wybrzeża najdalej na północ wysuniętego kraju Europy. 150 tysięcy przybrzeżnych wysp i wysepek tworzy skalną zaporę powstrzymującą ataki fal Morza Norweskiego i Morza Barentsa na poszarpaną linię brzegową tego kraju, a opływający go ciepły Golfsztrom sprawia, że podróż wzdłuż Norwegii jest dostępna i atrakcyjna dla każdego, nawet nie obytego z morzem wycieczkowicza.

Chociaż Norwegia skutecznie broni się przed agresją morza — dociera ono na całym rozległym froncie w głąb norweskiego terytorium, przenikając w długie, wąskie zatoki. To sławne fiordy, błogosławione przez żeglarzy i rybaków, podziwiane przez turystów, którzy głównie po to ściągają tam z całego świata.

Sławny norweski kompozytor Edward Grieg, który znaczną część swych utworów muzycznych skomponował w samotnym domku nad cichym fiordem koło Bergen, często mawiał: „Fiordy są cudowną symfonią na dwa tylko tematy: morze i góry. Ale niezliczone są wariacje na te tematy".

Rzeczywiście niezliczone. Długość norweskiego wybrzeża, mierzona u styku fiordów z morzem, wynosi „zaledwie" 3 tysiące kilometrów, natomiast mierzona skrupulatnie wzdłuż krętych brzegów wszystkich fiordów, zatok i zatoczek — ma ponad 20 tysięcy (!) kilometrów długości.

Pierwsze większe fiordy, które się napotyka już w południowej części norweskiego wybrzeża, są nie tylko bogate w walory krajobrazowe — zapewniają też warunki dla wczasów i turystyki w środowisku i klimacie wcale niesurowym. Latem na plażach wokół portowego — słynącego z szesnastowiecznych zabytków drewnianego budownictwa — miasta Stavanger widuje się wielu roznegliżowanych Skandynawów. Nawet się kąpią w morzu — ku zdumieniu przybyszów z innych, cieplejszych krajów. Pobliskie fiordy: Lysefjord i Ryfylkefjord obrzeżone są miejscami murem spadzistych, dochodzących kilkuset metrów wysokości skał, miejscami zaś bujną zielenią łąk i świerkowych, bądź sosnowych lasów. Wykwitają wśród nich gamą żywych, pstrych kolorów schludne drewniane domki mieszkalne, schroniska turystyczne, przytulne hoteliki. Na połoninach pasą się owce, na przybrzeżnych łąkach — małe kudłate koniki, sprawne w górach, niczym bałkańskie osiołki.

Na północ od Stavanger, żeglując w kierunku Bergen i dalej — po Alesund, natrafia się i zazwyczaj wpływa „wycieczkowcem" w najdłuższe norweskie fiordy, Hardanger i Sognefjord. Pierwszy z nich, liczący 170 km długości, odznacza się najbardziej idyllicznym w tym kraju pejzażem i jest ulubionym miejscem rodzimych wczasowiczów. Drugi, najdłuższy w Norwegii (180 km), jest m.in. rajem rybaków, zwłaszcza polujących na łososie. Kolor wód obu fiordów jest zielony, jak i otaczających je wzgórz, a kiedy zakwitają one na przełomie maja i czerwca bielą drzew owocowych, czuje się człowiek swojsko — jak w Pieninach.

Ale już w Nordfjord koło Alesund i w Geirangerfjord, nad którym leży miasteczko Molde — odczuwa turysta przedsmak surowej Północy. Niebo jest ołowiano-srebrzyste. Śniegi okupują szczyty skalistych gór, a długie języki lodowców — zbocza. Spływają z nich latem spienione kaskady, opryskując zimnym deszczem pokłady przeciskających się wśród skalnych przełomów statków, stateczków, wodolotów, jachtów, motorówek. Okolice bowiem tych fiordów są dość gęsto, jak na Norwegię, zamieszkałe, a szczególne piękno krajobrazu zwabia co roku rzesze spragnione wypoczynku na „prawdziwym łonie natury". Zadowala to „łono" zarówno wodniaków, jak i amatorów górskich wspinaczek.

Należałoby też zachwalać uroki wybrzeża na północ od Molde — okolice Kristiansand, Trondheimu i noszącego to samo imię fiordu długości 120 km, wrzynającego się we wzgórza, dołem jeszcze zielone, na szczytach pokryte wiecznym, bez przenośni, śniegiem. A to przecież dopiero połowa długości norweskiego wybrzeża. Nasi turyści, dla których już i cytowane nazwy nie są obce, chcieliby niewątpliwie dotrzeć jeszcze dalej na północ, żeglować między Lofotami, poznać Rombaksfjord, bo to przecież w ich widłach leży historyczny Narwik. Ten sam, o który walczyła w 1940 roku nasza Brygada Podhalańska, gdzie zatopiony został nasz „Grom", odznaczyły się niszczyciele „Burza" i „Błyskawica", zakończył swoją epopeję transatlantyk „Chrobry".

Zapewne naszym wycieczkowiczom nie udałoby się dotrzeć „gdzie najdalej", a więc opłynąć Przylądek Północny i zakołysać się na subarktycznym Morzu Barentsa.



Stolicą rejonu wielkich fiordów jest piękne miasto portowe Bergen

Ale wiele by im jeszcze pozostało do zwiedzenia na lądzie. Przybrzeżnych miast ze „starówkami" zachowanymi do dzisiaj, podobnie jak skanseny staronorweskiego budownictwa. Ośrodków sportów letnich i zimowych. Rybackich osad z wręcz egzotycznymi targowiskami, gdzie się widuje najróżniejsze trofea z łowisk całego świata, penetrowanych przez flotę rybacką plasującą się w światowej czołówce. Wreszcie — i po fiordach przede wszystkim — zabytków i teraźniejszości stołecznego miasta Oslo, też zresztą położonego nad fiordem.

Założone w XI wieku, rozkwitłe za czasów hanzeatyckich nawiązuje chętnie do jeszcze starszych tradycji — ery żeglarskich wyczynów, odkryć i podbojów dokonywanych przez walecznych Wikingów. Żywe to tradycje i wzorce postępowania morskiego narodu. Wystarczy wspomnieć wyprawę Nansena na statku „Fram", żeglugę Heyerdahla tratwą „Kon-Tiki" i trzcinowymi łodziami „Ra" i „Ra II". Cały ten sprzęt można obejrzeć w stołecznym muzeum na półwyspie Bygdoy.

Pozostaje jeszcze wspomnieć norweską solidność, schludność, a także ludzką życzliwość. Cenimy ją również w dzisiejszych, pozytywnie rozwijających się kontaktach, które powinny także poszerzyć się o obustronne odwiedziny turystyczne. **B. R.**





SPRAWY DZIWNE I CIEKAWE

TAMA W ZATOCE FIŃSKIEJ

Smiały projekt urodził się w pracowniach radzieckich naukowców. Zmierza on do wybudowania 20-kilometrowej tamy, która ma chronić ujście Newy przed powodziami występującymi w okresie sztormów na Bałtyku. Tama będzie się opierać o wyspę Kotlin (ze słynną bazą morską Kronsztadt). Obydwie jej części będą miały wrota dla statków i szereg przepustów wodnych. Na koronie tamy projektowana jest autostrada.





Fot. P. Wiszniewski

DWIE SETKI NA KOMINIE

Tego typu dekoracji nie stosuje się na co dzień, ale w tym konkretnym przypadku rzecz była jak najbardziej na miejscu. Zasłużony weteran PŻM, parowiec „Bałtyk" odbywał z tym znakiem na kominie swoją dwusetną podróż pod polską banderą. Warto też dodać, że ten pierwszy w naszej flocie empajer uczestniczył w wojennych konwojach i miał swój udział w naszym zwycięstwie nad Niemcami.



Żelazne wrota

Na zdjęciu — fragment mało znanego jeszcze w Polsce kompleksu hydroenergetycznego na Dunaju „Żelazne Wrota", wybudowanego w ostatnich latach dzięki współpracy Rumunii i Jugosławii.

EKSLIBRIS DLA KAPITANA

Rejs kapitana Krzysztofa Baranowskiego budzi coraz większe zainteresowanie społeczeństwa. Świadczą o tym m.in. liczne listy napływające do naszej Redakcji. Wśród tej korespondencji otrzymaliśmy również ekslibris dla kapitana „Poloneza" (patrz reprodukcja), wykonany przez p. Romana Kwiatkowskiego z Torunia. Dziękujemy!



ŁÓDŹ PODWODNA DLA KAŻDEGO



W Stanach Zjednoczonych ukazały się ostatnio na rynku mini-łódki podwodne z tworzyw sztucznych. Ważą one zaledwie 150 kg i mają 4 metry długości. W tanim wydaniu, powietrze do wnętrza tego podwodnego pojazdu dostaje się dzięki swego rodzaju chrapom, które, rzecz jasna, nie pozwalają na głębokie nurkowanie całego urządzenia. W rozwiniętym typie „łodzi podwodnej dla każdego" przewiduje się możliwość zanurzania jej do 50—60 metrów.



ZAPROSZENIE NA PLAŻĘ

Zimę mieliśmy nietypową, może więc lato nam dopisze. Wszystkim, którzy wybierają się w tym roku nad Morze Czarne, Bałtyckie czy Adriatyk, z całego serca (patrz zdjęcie) życzymy pięknej „letniej przygody".



Ślub na mokro

W ramach dobrze pojętych usług dla ludności, urzędnik stanu cywilnego w porcie Messyna nie zawahał się popłynąć łódką na morze, aby udzielić ślubu parze płetwonurków: pannie Fazio i panu La Rosa. Ofiarność urzędnika, jak sądzimy, może stanowić budujący przykład dla naszych władz administracyjnych.

JESZCZE JEDEN WODOŁAZ



Reprodukowane zdjęcie nie wymaga komentarzy, zwłaszcza że sam pomysł nie jest nowy. Wynalazcą tych drewnianych kaloszy samobieżnych jest tym razem Francuz Mailard z Boulogne.



APEL MUZEUM ARCHIPELAGU NUSANTARY

www.magemar.com.pl



Powstające w Warszawie MUZEUM ARCHIPELAGU NUSANTARY planuje włączenie do swego programu pracy badań nad działalnością wybitnych Polaków na terenie krajów Azji Południowo-Wschodniej, jak również przeznaczenie w przyszłości jednej z sal muzealnych na ekspozycję pamiątek po nich.

Tylko na terenie Indonezji działało w przeszłości wielu wybitnych Polaków, którzy wnieśli trwały wkład w kulturę i naukę tego kraju. Najwybitniejsi z nich m. in. to:

Dr Adam Ernest WASKIEWICZ. W latach 1838—1870 wybitny organizator, a następnie szef służby zdrowia b. Indii Holenderskich. Jako pierwszy wprowadza tam system szczepień ochronnych. Z doskonałymi rezultatami zwalcza stałe epidemie ospy.

Prof. dr Marian RACIBORSKI. Jeden z najwybitniejszych polskich przyrodników. W latach 1896—1900 prowadzi badania na Jawie i Sumatrze. Opracował pierwszą monografię paprotników. Odkrył przyczyny choroby tytoniowej dziesiątkującej plantacje oraz wynalazł środki jej zwalczania.

Prof. dr Michał SIEDLECKI. Wybitny zoolog i podróżnik. Rezultatem jego pobytu w 1908 roku w b. Indiach Holenderskich była książka „Jawa, przyroda i sztuka". Jest również autorem „Legend malajskich".

Czesław MYSTKOWSKI. Jeden z najwybitniejszych malarzy europejskich mieszkających i tworzących w Indiach Holenderskich. W swych obrazach z Jawy i Bali opiewał przez 13 lat piękno krajobrazu oraz ludzi archipelagu. Zmarł 23. V. 1938 roku. Pochowany na cmentarzu Tanah Abang w Jakarcie.

Prof. dr Józef ZWIERZYCKI. Od 1914 do 1938 roku organizator, a następnie szef służby geologicznej b. Indii Holenderskich. Działał na Jawie, Sumatrze i w Irianie Zachodnim.

Poza nimi działa tam również pokaźna liczba polskich wiertaczy naftowych oraz kilku misjonarzy z zakonu Werbistów. W okresie niepodległej już Indonezji duże grupy polskich specjalistów (marynarze, górnicy, stoczniowcy, pracownicy przemysłu lotniczego itp.) udzielały pomocy temu krajowi. Do chwili obecnej pracuje również na wyspach indonezyjskich (Sumatra, Flores, Timor) kilkudziesięcioosobowa grupa polskich misjonarzy, działająca również w dziedzinie podnoszenia oświaty wśród tamtejszej ludności. Wielu polskich misjonarzy pracuje w indonezyjskim szkolnictwie średnim, a jeden z nich, prof. dr Józef Glinka jest kierownikiem katedry antropologii na Uniwersytecie w Jakarcie.

Muzeum Archipelagu Nusantary zwraca się z apelem do rodzin po Polakach działających na terenie b. Indii Holenderskich o szersze informacje dotyczące ich krewnych do przygotowywanej monografii oraz o ewentualne przekazywanie pamiątek po nich do ekspozycji muzealnej.

Muzeum Archipelagu Nusantary, które powstało z inicjatywy społecznej, zwraca się również do wszystkich naszych specjalistów, którzy pracowali w niepodległej Indonezji, o przesłanie swych danych (wraz z opisem, czasokresem i miejscem pracy w Indonezji), jak również o wzbogacanie istniejącej kolekcji muzealnej dodatkowymi eksponatami. Apel ten kierujemy również do załóg statków Polskiej Marynarki Handlowej, zawijających do portów tego rejonu świata.

Informujemy, że napływają już pierwsze dary. Były attaché kulturalny Ambasady PRL w Jakarcie p. Kazimierz Kurowski ofiarował wyjątkowo cenną XVIII-wieczną rzeźbę z wyspy Bali, a brat malarza Czesława Mystkowskiego, znany polski fotografik i wiceprzewodniczący Polskiego Związku Artystów Fotografików, Paweł Mystkowski, zgłosił deklarację przekazania materiałów archiwalnych po bracie, trzech jego obrazów oraz gotowość nieodpłatnego przygotowania szeregu reprodukcji.

Korespondencje oraz ewentualne darowizny lub depozyty prosimy kierować pod adresem:

ANDRZEJ WAWRZYNIAK
Kustosz
Muzeum Archipelagu Nusantary
02-922 Warszawa

ŚPIEWAJĄCY WIATR

D. SLEIGHTHOLME

Tłumaczył Marian KOZŁOWSKI



Rys. Adam Werka

Światła zapaliły się, kiedy pociąg objeżdżał wzgórze. Brooke znów zerknął w bok na dziewczynę. Patrzyła przez okno na leżącą niżej misę zatoki, nad którą rozciągało się małe portowe miasteczko. Wypełniał ją deszczowy zmierzch, a na krawędziach ciemniała już wczesna noc. Pociąg zasapał się, pokonując pochyłość, zawisł nad wąwozem, zastukotał wolno w miejscu, gdzie w mrocznej pustce ukazało się kilka rozmazanych świateł, i wreszcie pochłonął go tunel.

Jej odbicie w ciemnej szybie rysowało się delikatnie niby twarz w malarskiej miniaturze. Potem znów ukazało się nikłe światło ustępującego dnia i Brooke jeszcze raz popatrzył na nadmiernie wymalowaną, zmęczoną twarz, na taniutką, przesadnie modną odzież, na tekturową walizkę upstrzoną nalepkami trzeciorzędnych hoteli z całej długiej trasy — od Nowego Jorku w Stanach aż po Eastbourne w Anglii. Chrząknął już kilkakrotnie, ale się nie odezwał. Pociąg dojeżdżał już na miejsce, gdy Brooke się zdecydował.

— Zaraz będzie końcowa stacja — powiedział.

— Co? Ach tak. Trzeba będzie coś sobie znaleźć. Przyjeżdżam z bardzo daleka — wyglądała trochę na głodną, trochę na osamotnioną. Wiedziała pewno o tym i chciała zmienić jego wrażenie. — Powinnam była chyba przyjechać tu już dawniej, ale wie pan, jestem aktorką, rozumie pan... I właściwie niepotrzebnie zostawiłam samochód na lotnisku.

Brooke uśmiechnął się.

— Będzie pani występować? Czy nie za cicho tutaj o tej porze roku?

— Może rzeczywiście. Ale to i praca posezonowa, i chciałam rozejrzeć się po tym mieście — odwróciła się i wyjrzała przez okno. — Bo widzi pan... moja matka mieszkała tu kiedyś... Och, dawno, dawno temu.

— Spróbuję panią odnaleźć — powiedział Brooke. — Nie dosłyszałem... gdzie pani będzie występować?

— To znaczy... Jestem śpiewaczką — powiedziała dziewczyna. Pociąg zwalniał. Wstała i sięgnęła po walizkę.

— Nie znam jeszcze pani nazwiska.

Pisk hamulców zagłuszył jej odpowiedź. Stracił ostatnią okazję. Spieszyła się strasznie. Domyślał się zresztą, dlaczego. Przy wyjściu z dworca tłoczyli się ludzie i stracił ją tam z oczu. Naftowe lampy iskrzyły się w zmroku złotymi igłami, a wiatr kołysał rzędem sosen. Przez chwilę stał szukając jej wzrokiem, a potem poszedł.

Skierował się wprost na podany mu adres na nabrzeżu. Był to ciemny dom, przypominający czarną skrzynię. Zapukał do drzwi. Otworzył je niski mężczyzna. Był w rozczłapanych bamboszach, twarz miał płaską... drobną, nędzną, płaską twarz, taką jak papużka nierozłączka.

— Jestem Brooke. Pisałem do pana... Pan jest kapitanem Nye?

— Nie, to nie ja. Ale kapitan tu mieszka. Proszę wejść. Oczekiwałem pana, a on też wie o pańskim przyjeździe.

Brooke zauważył kobietę obserwującą go z pokoju.

— Jeśli przyjechał pan po tę starą łajbę — odezwała się — to witamy pana serdecznie, panie Brooke. Daliśmy temu staremu człowiekowi gdzie mieszkać przez ostatnie dwadzieścia lat i ani słowa podzięki nie mamy za to. Siedzi na górze, i wszystko, co dla niego robimy, uważa za naturalne!

— Dobrze, Clarrie, może później porozmawiamy z kapitanem Brooke'em — mężczyzna z płaską twarzą odwrócił się do gościa. — Proszę nie spodziewać się, że rad będzie pana zobaczyć. Na pewno nie w taką noc jak dzisiejsza.

— Nie pojmuję...

— On będzie nasłuchiwać — wtrąciła się znów kobieta. — Nie zostało mu już wiele okazji. Siedzi tam na górze i słucha, jak wicher wyje w osprzęcie tej starej łajby, aż mnie to do szału doprowadza... on sam i te jego obłąkańcze fantazje. Dzięki Bogu, że już skończy się to wszystko.

— To już nie moja sprawa — powiedział Brooke. — Ja mam odholować ją bezpiecznie wokół wybrzeża do doku, gdzie potną tę łajbę na złom. Za to mi płacą. Ale dlaczego on nasłuchuje? Co tam słyszy?

— Pan chyba nie wie, że on jest ślepy. Siedzi, słucha i słucha, nasłuchuje za czymś, co wyobraża sobie, że usłyszy. I tak co rok o tej porze.

Zatrzymali się przed schodami. Nikłe światło gołej żarówki obrysowywało ich twarze niby mały księżyc. Drzwi załomotały w porywie wichury i zaraz rozległ się inny dźwięk: głęboki, wibrujący, niski jak basowa struna, wzmagający się, a potem opadający w ciszę.

— Statek? — spytał Brooke.

Niski mężczyzna skinął głową.

— Ten harmider doprowadza mnie do szału. Dwadzieścia lat sterczy już przy nabrzeżu i rdzewieje. Teraz on już nie ma z czego regulować opłat portowych i wzięli tę łajbę w zastaw, a potem sprzedali na złom... Ale o tym pan już wie.

— Tyle pieniędzy zmarnował przez te wszystkie lata — dodała kobieta.

Ich cienie wspinały się przed nimi po wąskich schodach: Brooke'a — długi i wąski, niskiego mężczyzny — przechylony w bok, kiedy gospodarz obrócił się i szepnął:

— Niech pan pamięta, że nie będzie się cieszył z pańskiego przybycia. Nie przestanie słuchać, bo myśli, że może ona zaśpiewa!

Wichura wzmogła się po zmroku. Atramentowa ciemność pulsowała deszczowym szkwałem bombardującym miasto. Statek znów zajęczał melodyjnie.

— Kto zaśpiewa? — zapytał szeptem Brooke.

Mężczyzna nie odpowiedział, wskazując tylko drzwi na końcu korytarza. Odwrócił się i zszedł ze schodów.

Brooke zapukał do drzwi, zaczekał, znów zapukał, wreszcie podniósł drewnianą zatyczkę, otworzył i wszedł do środka. Pokój tonął w ciemnościach i tylko pas światła od otwartych drzwi rozjaśniał nieco mrok. Firanki fruwały przy bladym prostokącie otwartego okna. Noc wypełniała pokój szumem wiatru i jednostajnym pluskiem deszczu. Pod ścianą stało łóżko, a w nim rysowała się, sztywno wyprostowana, siedząca postać, która pochyliła się do przodu.

Widoczne były ręce: wielkie, starczo wychudłe, wyciągnięte chwytliwie... Poruszały się, zakręcały w półświetle, wykonując znane Brooke'owi ruchy. Uświadomił sobie nagle, rozpoznając je, że naśladują obracanie koła sterowego.

— Kapitanie Nye!

Wydawało się, że wpatruje się ślepo w deszczową ciemność, gdzieś w dal i jeszcze za nią, gdzie jakaś zapamiętana noc grzmiała rozszalałą wichurą na Zachodnim Oceanie, a fale przewalały się z rykiem.

— Kapitanie Nye! — powtórzył jeszcze głośniej.

Ręce zatrzymały się i opadły na koc. W szczelinie światła Brooke ujrzał podbródek i wargi, zgorzkniałe, samotne usta.

— No i co, panie Brooke? — odezwał się niski, basowy głos.

— Przyszedłem po pański statek, kapitanie... Bardzo mi przykro.

— Dlaczego panu przykro?

— A czy może być inaczej? — Brooke poczuł się urażony. — Jestem przecież marynarzem.

Nastąpiła ciężka do zniesienia cisza. Przerwał ją wreszcie Nye.

— To stary statek. Należał jeszcze do mego ojca, a potem do mnie. Zestarzał się na Zachodnim Oceanie i zabrał mi, co miałem. Teraz jest dla mnie wszystkim, Brooke.

— Bardzo mi przykro, kapitanie.

— Panu przykro — powiedział drwiąco. — To stary statek, Brooke. Może nie dopłynąć do miejsca złomowania.

— Sądzę, że dopłynie.

— Nigdy pan nie stracił statku, człowieku?

— Nie.

Nye uczynił nieokreślony gest ręką.

— Nie obciąży pańskiego konta, jeśli... jeśli on utonie?

Brooke zamknął oczy.

— Nic z tego. Przykro mi, kapitanie. Nie mogę panu pomóc.

— Brooke... Chcę pana poprosić o przysługę... — to słowo jakby utknęło mu w gardle. Brooke pomyślał, że pewno przysługi, o jakie prosił w swoim życiu, można by przeliczyć na palcach jednej ręki. — Niech pan nie zabiera tego statku jeszcze przez kilka dni. Tylko o to pana proszę. Może przez tydzień, tylko tyle...

— Dlaczego? Czy mogę wiedzieć, dlaczego?

— Nie mogę panu tego powiedzieć.

— Kapitanie Nye, pogoda jest kapryśna, i gdy tylko się uspokoi, będę musiał odpłynąć.

— Dziękuję, kapitanie Brooke. Proszę zapomnieć o mojej prośbie.

— Chwileczkę...

— Proszę wyjść!

Starzec odwrócił się i jego oczy spoglądały w niego i poprzez niego tak, jak patrzą oczy ślepców. Brooke widział, że twarz tamtego tężeje.

— Będę panu wdzięczny za opuszczenie mojego pokoju, panie Brooke.

Brooke westchnął i zawrócił do drzwi.

— Dobranoc, kapitanie Nye.

Stary człowiek nie słuchał. Coś mamrotał.

— Litościwy panie — wyszeptał dysząc — pozwól jej raz tylko dla mnie zaśpiewać...

Na dole czekał właściciel domu.

— Miałem rację? — zapytał.

— Mówił o śpiewaniu — skinął głową Brooke.

— Starzy ludzie są dziecinni.

— Co to za śpiewanie?

— Fantazja. Chorobliwa fantazja, panie Brooke.

Zniecierpliwiony Brooke pożegnał się i opuścił dom. Wyszedł na nie używane już nabrzeże. Paliło się kilka latarń. Opodal stał czarny szkuner, z wysokimi masztami, z takielunkiem fruwającym przegniłymi linami. Fale wznosiły się jak małe czarne namioty, podskakujące i plaskające.

Brooke stał i przyglądał się statkowi. Zdało mu się, że widzi go takim, jakim był kiedyś, dumnym pod napiętymi żaglami; wyobrażał sobie, jak unosi się na falach i płynie, a burtowe światła barwią pianę czerwienią i zielenią, zaś sternik mocuje się z opornym kołem. Stał tak przez dłuższy czas.

✦

Zatrzymał się w zajeździe portowym. Przyjechał przed przybyciem swego małego holownika, żeby wcześniej załatwić wszystkie formalności. Później tego wieczora zastanawiał się jeszcze nad oczekującą go robotą. Nie bardzo mu odpowiadała. Miał marynarski sentyment do starych statków, skazanych na złomowanie. Utrzymywał się jednak z pracy swego holownika, opłacać musiał załogę, spłacać kredyt bankowy. Nie mógł sobie pozwolić na rezygnację z tej roboty.

Usiadł w barze i rozmyślał o tym starcu. Dokuczało mu to jak bolący ząb. Nye był twardym człowiekiem, ale i Brooke zaliczał się do takich. Wiedział, a może tylko wyczuwał, co to znaczy zestarzeć się i być samotnym, utracić autorytet i władzę, żyć w ciemności i w przeszłości, a oczekiwać czegoś... Czego? — zastanawiał się Brooke.

Siedział tak, ledwie zdając sobie sprawę z upływu czasu. Głosy barowych gości i łoskot deszczu na szybie były tylko tłem dla jego nastroju. Wreszcie zbliżył się do niego barman.

— Jeśli pan sobie życzy, może pan pić jeszcze po zamknięciu — zaproponował.

Dopiero teraz Brooke zauważył, że bar opustoszał i zaciągano żaluzje. Przeciąg rozwiewał mgiełkę tytoniowego dymu.

— Ach tak... Dziękuję. Napiję się szkockiej... a pan?

— Bardzo jestem zobowiązany. Napiję się piwa.

Barman przyniósł napitki i zagadnął:

— A więc w końcu pójdzie ta łajba. Będzie jej brak temu staremu krzykaczowi z góry.

— Chyba tak — odrzekł Brooke znad kieliszka. — Znał go pan może w dawnych czasach?

— O, znałem go. Byłem chłopcem, który dopiero zaczynał na morzu, kiedy Nye wypływał już stąd. To był postrach dla nas — młodych. „Zaciągnij się do tyrana Nye'a — mawiano — a zapomnisz, jak się śpi". Taki on był. Ani spokoju przez chwilę nikt przy nim nie zaznał. Wciąż tylko popędzał i popędzał. Przez to właśnie stracił żonę. Cholernik był najlepszym żeglarzem na tym wybrzeżu i uważał swój statek za Boga. Nie było w nim innej miłości poza umiłowaniem tego statku.

— Wspomniał pan o jego żonie...

— Tak. Przepadła w pobliżu Nowej Fundlandii... jakoś o tej porze roku. Nye gnał w sztormie. I wtedy zginęła. Nikt nie widział, jak ją zmyło. Stała na pokładzie, jak zawsze, kiedy się bała, i śpiewała... na przekór wichurze...

— Śpiewała?

— Ona bała się morza, ale on zabierał ją ze sobą. Próbował nauczyć ją miłości do morza. Żeby je pokochała jak on. Była drobniutka i delikatna, biedactwo, a śpiewała, kiedy zrywał się sztorm, tylko żeby mu pokazać, że się nie boi. Ducha miała jak lew, mój panie.

— On nasłuchuje...

— Powiedzieli panu o tym, co? Owszem, nasłuchuje w sztormowe noce. Zawsze tej samej pieśni... O słodkim, powolnym zachodnim morzu. Zapomniałem już, ale to ona właśnie śpiewała. Wszyscy tu znają tę historię — urwał, przysłuchując się wichurze. — Ten wiatr ustanie przed świtem. Życzę dobrego wypoczynku.

Rano Brooke zabrał się do przeglądu starego statku. Był wybielały, jak papier, słonym wiatrem, słońcem i deszczem. Przycumowany do nabrzeża, pochylony nieco, z trawą wyrastającą z gnijącego pokładu. Zbutwiały kadłub poplamiony czerwoną rdzą obluzowanych blach. Ta łajba nadawała się już tylko na złom. Z dumną przeszłością łączyła ją jeszcze tylko zdolność utrzymywania się na powierzchni.

Zszedł pod pokład. Kabina kapitańska, małe trójkątne pomieszczenie, straszyło cieniami, mdliło stęchlizną. Ujrzał przegniłą zasłonę, słoik zawierający jakieś szczerniałe zwitki, które kiedyś mogły być kwiatami, zbutwiałą haftowaną poduszkę, pokrytą plamami pleśni.

Otwierał szafki, chyba z ciekawości, szukając jakichś śladów kobiety, która tu żyła. Znalazł w nich tylko stare gazety, jakimi wyłożono niegdyś półki, stłuczony talerz, resztki damskiego pantofla.

Miał już zamiar wrócić na pokład, gdy uwagę jego przyciągnęło coś dziwnego... Za szafkami kabina obita była boazerią, pochodzącą zapewne z zamierzchłych czasów. Prawdopodobnie później tę starą boazerię zabudowano szafkami. Zajrzał w szparę w boazerii i dostrzegł wnękę — niską, głęboką przestrzeń biegnącą ku rufie. Zaciekawiony zapalił zapałkę i przyjrzał się dokładniej. W ciągu tych bezczynnych lat stania przy nabrzeżu płyta boazerii wypaczyła się i wygięła z ramy.

Odciągnął przegniłe drewno. We wnęce za płytą coś leżało. Siennik wypełniony słomą, słoik, niedopałek świecy wypalony nisko, aż do zakrzepłej u dołu, rozlanej kiedyś stearyny, damska chusteczka do nosa.

Pomyślał, że kobieta mogła się tam ukrywać. Może leżała w ciemności, zapalając świeczkę na kilka cennych minut, gdy odważyła się na to, słuchając pojękującej, ryczącej, pluskającej wody tuż przy policzku, chłonąc głosy skrzypiącego steru i załogi. Mogła też słyszeć kapitana Nye'a, gdy siadał przy swoim stoliku, i zastanawiała się chyba, czy on się martwi, przekonany, że zmyła ją sztormowa fala.

Potem nastąpić musiała chwila, kiedy w mroku nocy statek zacumował u nabrzeża, gdzieś na Nowej Fundlandii. Zabrała swój węzełek, przemknęła wśród cieni na pokładzie i uciekała, uciekała, uciekała...

— Ciekawe... — powiedział głośno.

Słońce przygrzewało, kiedy znalazł się na pokładzie. Zapalił papierosa. Rozmyślał o starcu, żyjącym z dnia na dzień nadzieją usłyszenia martwego głosu kobiety, która wciąż jeszcze mogła żyć. Kapitan Nye, zachowujący hardość w tym swoim prywatnym piekle samooskarżenia, w pokoiku trzy metry na dwa. Brooke dmuchnął dymem i obserwował zanikającą niebieską smugę.

Gdyby tamten wiedział to, co on odkrył...

Tegoż wieczora barometr zaczął znów opadać. Słońce pokryła mgiełka, niby płomień za muślinową firanką, a przed zmierzchem zerwał się wiatr, zimny jak marmur, wirujący na rogach ulic i trzaskający drzwiami. Zapowiadał się sztorm.

Brooke nie mógł sobie znaleźć miejsca.

Zapadł zmrok i w domach zapalały się światła. Bił gdzieś zegar, ale jego uderzenia wiatr rozerwał na strzępy, niby łachman rozszarpany przez psa. Nałożył nieprzemakalny płaszcz i wyszedł w tę hałaśliwą ciemność. Ryk wichury atakował zza węgłów, smagając nogi połami płaszcza, a twarz rózgami ulewy.

Żółte okno zajazdu oświetlało część nabrzeża, muskając podskakujące białe kadłuby łodzi rybackich. Brooke otworzył drzwi. Wchłonęła go zadymiona, rozgrzana ludźmi atmosfera baru.

— Nie wygląda pan na szczęśliwego — powitał go barman, obserwując spod zwichrzonych brwi. — Wiatr prosto z lądu dziś w nocy. Dlaczego nie odetnie pan cum i nie puści tego starego bękarta na morze?

— O co panu idzie?!

Tamten uniósł krzaczaste brwi.

— Nie chciałem pana urazić, kapitanie. Żart... to wszystko!

— Przepraszam — ułagodził się Brooke. — Nie lubię takiej pogody, działa mi na nerwy. Napijmy się... ja stawiam.

Nie poczuł nawet szkockiej. Nigdy zresztą na niego nie działa-

Dokończenie na str. 37

POZDROWIENIA OD PRZYJACIÓŁ



Z peruwiańskiego portu Callao — „najważniejszego ośrodka morskiego na wybrzeżu Pacyfiku" (jak to podkreśla z pewną przesadą napis na pocztówce) — przesyła nam pozdrowienia pan Stanisław Treciński, członek załogi trawlera-przetwórni „Centaurus", odbywającego pierwszą w historii polskiego rybołówstwa morskiego wyprawę na łowiska Oceanu Spokojnego.



Otrzymaliśmy także pocztówkę od załogi drugiego uczestniczącego w tej wyprawie trawlera-przetwórni „Crater", z pozdrowieniami dla „Morza" i jego Czytelników. Na zdjęciu: osada Puno nad jeziorem Titicaca.



Z kolejnego dalekowschodniego rejsu „Hanki Sawickiej" otrzymaliśmy od III oficera Wojciecha Żytowieckiego kartkę z pozdrowieniami — „dla wszystkich ludzi „Morza". Kartka nadana w Bangkoku — przedstawia okazałą łódź królewską.

ŚPIEWAJĄCY WIATR

Dokończenie ze str. 35

ła. Po jakimś czasie opuścił bar, wychodząc znów w wichurę i deszcz. Stanął pod osłoną portowego magazynu. W oddali widział okno kapitana Nye'a... i szkuner, którego maszty poruszały się lekko. Dalej w porcie świecił kolorowy neon nadbrzeżnej piwiarni. Wiatr przynosił drgające brzdąkanie pianina i urywki śpiewu.

Drzwi piwiarni były otwarte. Wylewał się przez nie potok światła. Wszedł do środka, znalazł wolny stolik...

Spostrzegł dziewczynę w tym samym momencie, w którym i ona go zobaczyła. Stała obok pianina w srebrnej sukni, obcisłej na piersiach i udach. Kiedy się poruszała, suknia iskrzyła niby kaskada wody. Próbowała uniknąć jego wzroku. Brooke uśmiechnął się do niej i podniósł kieliszek. Śpiewała dalej głosem młodym i silnym. Skończyła piosenkę. Nie było oklasków. Zbliżyła się do niego, usiadła.

— Mnóstwo ludzi tu dzisiaj — odezwał się Brooke.

— Daj pan spokój...

— Drinka?

— Owszem — skinęła głową. — Napiję się tego samego, co pan.

— Czysta szkocka to nie trunek dla dam.

— Niech pan mi tego oszczędzi... Może pan pośmiać się ze mnie i spokój. Doszłam już do końca mojej drogi i stąd mogę już tylko iść na piechotę! Okey, wiem, co pan sobie myśli... że nie powinnam była zostawić samochodu na lotnisku... prawda?

— Pani ma przecież dobry głos. Głos, który niesie daleko — zaczął Brooke. Przyglądał się jej, obracając w ręku kieliszek. — Ile pani tu dzisiaj zarobi... piątala?

— Myśli pan pięć funtów? Nie, szefie. Dostaję prowizję od drinków i uścisk dłoni.

Brooke zdecydował się.

— Zaśpiewa pani dla mnie... Nie tutaj... I zarobi pani piątala.

— Wezmę palto — powiedziała.

Stali na nabrzeżu obok szkunera. Przez kłębiące się chmury przeświecał półksiężyc, ukazując przed statkiem otwarte wyjście z portu. Morze rozciągało się tam w szerokich błyskach niby grad potłuczonych luster.

— To nonsens! — krzyknęła dziewczyna. — Pan oszalał!

— Oto pani audytorium.

— No dobrze, pan płaci. Co mam śpiewać?

— Czy zna pani taką starą pieśń... kołysankę... coś o zachodnim morzu?...

Zwróciła ku niemu mokrą od deszczu twarz.

— Naturalnie! „Słodki i powolny"... O tym pan myśli?

— Chyba tak — powiedział Brooke.

Domy na wzgórzu przyglądały się kwadratowymi, żółtymi oczami. Wiatr zacinał falami deszczu.

— Już?

— Już...

Dziewczyna weszła na pokład. Zaczęła śpiewać, a jej głos wysoki, pełen słodyczy, niósł się w tę dudniącą, burzliwą noc. Brooke słuchał słów i wstrzymywał oddech.

„Słodki i powolny, słodki
i powolny
wiatr zachodnich mórz..."

Słuchał ze wzrokiem utkwionym w ciemne okno. Serce łomotało mu w piersi. Śpiew zdawał się wypełniać całą tę rozdyszaną noc, wypełniał jego głowę, zagarniał go.

— Już starczy! — zawołał do niej. — Dość, dość!

Skoczył na pokład i pobiegł do niej, potrząsnął jej ramieniem.

— Starczy. Więcej nie trzeba! Pieśń zamarła nagle.

— Dlaczego? Co się stało? Nie podoba się panu?

— Niech pani już stąd zejdzie — krzyknął Brooke.

Nawiedził go niespodziewany, dziwny strach. Zaczęło to się jako sentymentalny gest, ale coś poszło źle. Chciał stąd uciec.

Odeszli szybko aż na koniec mola, gdzie migotało czerwone światło.

— Co pana naszło? — chciała wiedzieć.

— Nic mnie nie naszło — odparł. — Już dość pani śpiewała, to wszystko.

— Nie podobał się panu mój śpiew?

— Śpiewała pani doskonale. Zasłużyła pani na te pięć funtów. Czy to nie wystarczy? — Podał jej banknot. Nie ruszyła się, żeby go przyjąć. Widział w mroku blady zarys jej twarzy.

— Dlaczego pan chciał, żebym zaśpiewała właśnie to?

— Powiedzmy, że podoba mi się ta pieśń. Chciałem posłuchać.

— Moja matka śpiewała ją, kiedy byłam dzieckiem. U nas w domu, w Stanach. Bałam się w takie wietrzne noce, jak ta. Póki matka żyła, śpiewała mi tę pieśń.

Brooke ujął ją za ramiona i obrócił ku sobie.

— Jak pani się nazywa?

Spoglądała gdzieś poza niego. Widział, jak wysilała wzrok, usiłując dostrzec coś za nim.

— Niech pan patrzy! — zawołała.

Coś poruszało się na wodzie. Wielka, ciemna bryła, płynąca szybko ku otwartemu morzu. Pchany naporem wiatru na kadłub i maszty szkuner wychodził z portu.

Brooke patrzył, posępnym wzrokiem. Nie było możliwości zatrzymania tego statku. Jego holownik znajdował się za zamkniętą śluzą odległego basenu portowego. Zresztą nie czuł nawet chęci zatrzymania szkunera.

— Tam jest jakiś człowiek na pokładzie! — krzyknęła dziewczyna.

Nye stał przy sterowym kole. Znał drogę, nasłuchując szelestu wody, bijącej w ściany nabrzeży i falochronów. Obejmował rękami szprychy, czuł na szerokich plecach wiatr od lądu.

— Amen... — wyszeptał Brooke.

— On... czy on powinien wypłynąć?

— Powinien — stwierdził Brooke. — Zna drogę i wie, dokąd płynie.

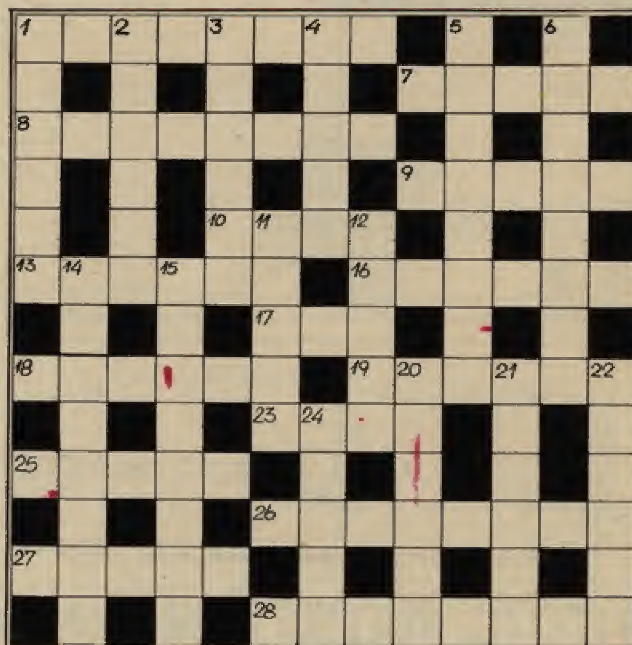
Statek wyszedł na szeroką wodę i jeszcze przez chwilę był widoczny, kiedy przekraczał srebrną ścieżkę księżyca. W tym momencie zaświecił srebrem... srebrnymi masztami... srebrem, srebrem...

— Słyszy pan? — zawołała dziewczyna.

Brooke nie słyszał nic.

D. SLEIGHTHOLME

ROZRYWKI UMYSŁOWE



KRZYŻÓWKA

Poziomo: 1) przenośny pomost łączący statek z nabrzeżem; 7) niewielki statek rybacki do połowów pełnomorskich; 8) stały orientacyjny znak nawigacyjny, umożliwiający statkom dokładne określenie swojej pozycji; 9) falowanie płótna żagli przy ustawieniu statku w linii wiatru; 10) stop żelaza używany także do budowy statków; 13) pochodzenie, rodowód; 16) zamknięta linia krzywa powstała z ukośnego przecięcia stożka; 17) najgłębszy jest Mariański; 18) drapieżna ryba o kształcie podobnym do strzały; 19) list tchórza; 23) dawna stolica Japonii; 25) gorący i porywisty wiatr pustynny; 26) lina usztywniająca maszt, biegnąca od topu, przymocowana do burty od strony rufy; 27) wydawnictwo nawigacyjne zawierające ogólną charakterystykę danego obszaru morza, jego wybrzeży, portów; 28) wybitny norweski badacz krajów polarnych (1872 — 1928).

Pionowo: 1) wiązanie łączące stengę z bramstengą; 2) tytuł najwyższego dowódcy wojsk w Polsce i na Litwie od XVI w. do rozbiorów; 3) maść konia; 4) wyspa wchodząca w skład Balearów; 5) ciepły prąd w pn. części Oceanu Spokojnego, odgałęzienie Pn. Prądu Równikowego; 6) autor powieści „Wiatr od morza"; 11) belka wystająca z dziobu na okrętach fenickich, greckich i asyryjskich służąca do niszczenia okrętów nieprzyjacielskich; 12) rodzaj podnośnika; 14) urządzenie w porcie do przeładunku zboża; 15) przeobrażenie; 20) norweski badacz Arktyki (1861 — 1930); 21) port w zachodniej Francji; 22) słynny pirat na Morzu Karaibskim; 24) sygnał podawany w razie niebezpieczeństwa.

W. Graczyk

QUIZ

W rozwiązaniu należy podać przy cyfrze odpowiednią literę (np.: 1—c).

1) DUNGIJA

a) drzewo rosnące nad Amazonką, używane m.in. do budowy masztów; b) jednomasztowy statek z trójkątnym żaglem o rozszerzonej, nadbudowanej rufie, w średniowieczu znany jako statek arabski; c) port w Afryce Wsch.

2) NELMA (nelma)

a) przybrzeżny pas dna morskiego lub oceanicznego stanowiący przedłużenie lądu; b) obszar leżący u ujścia rzeki; c) ryba z rodziny łososiowatych (k. 1 m długości) żyje w strefie przybrzeżnej Morza Arktycznego.

3) SARAN

a) prostokątny płat tkaniny owinięty wokół bioder, noszony na wyspach Archipelagu Malajskiego; b) włókno syntetyczne o dużej wytrzymałości, służące m.in. do wyrobu sieci rybackich; c) wystająca z dziobu belka w części podwodnej służąca do niszczenia burt nieprzyjacielskich okrętów.

Rozwiązanie **krzyżówki** i **quizu** należy nadsyłać na osobnych kartach pocztowych pod adresem redakcji — Warszawa 00-023, Widok 10, w terminie do 15 maja br. Między Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania, rozlosowanych zostanie 20 bonów książkowych a 30 zł (10 za krzyżówkę, 10 za quiz).

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI Z NR 273

Poziomo: 1 — barkas, 6 — ZSRR, 7 — umiak, 8 — Nereus, 10 — kurs, 12 — pirat, 14 — ameba, 16 — Samos, 18 — Baal, 19 — droga, 20 — reda, 21 — messa*), 22 — Odra.

Pionowo: 1 — bezan, 2 — korweta, 3 — Słupsk, 4 — kliper, 5 — doker, 9 — Egina, 11 — skafander, 13 — Tasmania, 15 — embargo, 16 — sztorm, 17 — Madras.

Bony książkowe otrzymują: Maria Piotrowska — Gdańsk, Jerzy Lachman — Wrocław, Michał Petlik — Gdańsk, Alicja Sadomska — Warszawa, Klemens Kluziński — Chorzów Batory, Eligiusz Biskupski — Gdynia, Hanna Jagiełło — Łódź, Tadeusz Pańczyk — Kalisz, Bronisław Szymański — Gdańsk, Andrzej Słomkowski — Gąsawa.

Bony wysyłamy pocztą.

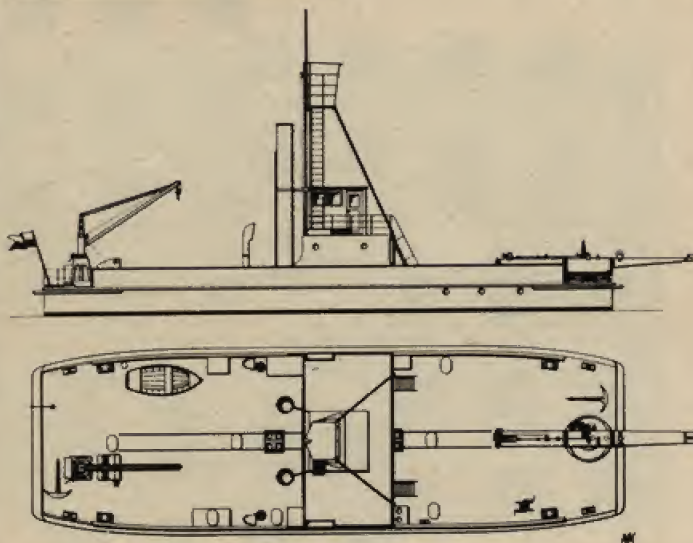
*) Obecnie pisze się poprawnie — mesa.

KOLEKCJA ZDJĘĆ

Kilku Czytelników prosiło „PH" o bardziej profilowe zdjęcie nowego polskiego kutra torpedowego, uzbrojonego w cztery wyrzutnie, który był pokazany od dziobu na pięknej fotografii Stanisława Syndomana w numerze styczniowym z br. Czyniąc zadość ich prośbie, zamieszczamy takie zdjęcie, zaznaczając jednocześnie, że ze zrozumiałych względów nie możemy im służyć żadnymi informacjami natury taktyczno-technicznej.

fot. Stanisław Pudlik





NIEZWYKŁE WCIELENIE PROMU „OKSYWIE"

Wejście do służby w latach 1930—32 kontrtorpedowców typu „Wicher" i podwodnych stawiaczy min typu „Wilk", zwiększyło stan posiadania Polskiej Marynarki Wojennej o pięć jednostek stosunkowo silnie uzbrojonych w torpedy kalibru 550 mm, nie stosowane dotychczas w Polsce. W związku z tym przed służbą broni podwodnej Portu Wojennego Gdynia wyłoniło się pilne zadanie usprawnienia pracy poligonu torpedowego, na którym w nowej sytuacji trzeba było przeprowadzać tzw. strzelania regulujące znaczenie większej ilości torped niż dotychczas. Równocześnie coraz bardziej paląca stawała się potrzeba zwolnienia od tego rodzaju czynności jednostek bojowych, przeznaczonych przecież do innych zadań. Strzelania regulujące, polegające na sprawdzaniu prędkości, utrzymywania kierunku i zanurzenia przez poszczególne torpedy, prowadzone były na wodach Zatoki Gdańskiej w miesiącach letnich tylko przy idealnej pogodzie. Po ostatecznej regulacji mechanizmów „indywidualne cechy" każdej z torped były wpisywane do tzw. metryki.

W 1931 r. przedstawiciele Komisji Nadzoru Budowy Okrętów we Francji zwrócili uwagę na sposób w jaki rozwiązano sprawę obciążenia okrętów wojennych od strzelań regulujących w arsenale francuskiej marynarki wojennej w Cherbourgu, gdzie do tego celu przeznaczona była specjalna krypa morska, wyposażona w nawodne i podwodne wyrzutnie, oraz w balon obserwacyjny na uwięzi do obserwacji torów wystrzeliwanych torped. Mimo iż Kierownictwo Marynarki Wojennej uznało przydatność podobnej jednostki dla potrzeb PMW, sprawa zakupienia bądź adaptacji odpowiedniego obiektu pływającego ciągnęła się jeszcze kilka lat.

W połowie 1933 r. Dowództwo Floty zwróciło uwagę na wycofany z eksploatacji parowy prom drogowy „Oksywie", zwany też promem Nr 1, stanowiący własność Urzędu Morskiego. Stwierdzono, że po przeróbce jednostka ta może być z powodzeniem wykorzystana dla potrzeb broni podwodnej. Początkowo, wobec wciąż niedostatecznej ilości jednostek do transportu min, myślano o przekształceniu promu w samobieżną krypę minową, służącą również do transportu i ustawiania beczek poligonu torpedowego. Zadeklarowana przez Urząd Morski gotowość bezpłatnego przekazania jednostki czyniła projekt przejęcia promu tym bardziej godnym uwagi. „Oksywie" było tzw. promem czołowym, zbudowanym w 1927 roku przez stocznię Danziger Werft w W. M. Gdańsku na zamówienie rządu polskiego. Wymiary jednostki wynosiły 24 (23 mp) × 7 × 1,6 m, a jej napęd stanowiły dwie maszyny parowe podwójnego rozprężania o łącznej mocy 40 KM, napędzające dwie śruby — po jednej na dziobie i rufie. Prędkość jednostki wynosiła 4 wzgl. 4,5 węzła. Załoga składała się z siedmiu ludzi. Przez kilka lat, do czasu otwarcia połączenia drogowego przerwanego w związku z budową portu, prom utrzymywał bezpłatną komunikację pomiędzy Gdynią a Oksywiem. Przebudowany w 1931 r. na wodozasilacz, tzn. statek-cysternę do wody słodkiej, był przez dwa lata użytkowany w tym charakterze, lecz wobec małej pojemności zbiorników i niskiej wydajności pomp został ostatecznie wycofany z eksploatacji.

W październiku 1933 r. Komisja pod przewodnictwem kpt. mar. Józwikiewicza zbadała stan techniczny i przeprowadziła próby w morzu, potwierdzające przydatność i celowość przebudowy jednostki, którą zamierzano przystosować do transportu 30 min morskich wz 08 o łącznym ciężarze około 25 ton. Niebawem jednak koncepcja wykorzystania „Oksywia" uległa zmianie i zapadła decyzja przekształcenia promu na pływającą stację torpedową, która wreszcie mogłaby rozwiązać problem strzelań regulujących. Z przystosowania jednostki przy okazji także do transportu min nie zrezygnowano. Wobec ciągłych braków w tej dziedzinie, budżet na 1934/35 r. przewidywał budowę pontonu minowego kosztem 100 000 zł. Była tam wyrażona opinia, że odpowiednia adaptacja „Oksywia" pozwoli zrezygnować z budowy nowej jednostki.

Choć wstępny kosztorys i projekt przeróbki opracowany przez gdyńskie Warsztaty Portowe MW był gotów jeszcze w tym samym miesiącu, sprawa bezpłatnego przejęcia promu zaczęła się komplikować. Urząd Morski, ponoszący koszty dozoru i konserwacji bezużytecznej jednostki, pragnął pozbyć się uciążliwego obiektu jak najszybciej, tymczasem Ministerstwo Przemysłu i Handlu orzekło, powołując się na okólnik Ministra Skarbu, że „Oksywie" jako obiekt ruchomy może być przekazane jedynie z zachowaniem zasady odpłatności. Wobec przewidywanych wysokich kosztów przeróbki KMW zdecydowało się zrezygnować z przejęcia promu, o ile odpłatność przekroczy symboliczną kwotę 1000 zł, bądź kwotę oferowaną przy sprzedaży „Oksywia" na złom. W styczniu 1934 r. zapadła wreszcie decyzja zezwalająca na przekazanie obiektu za symboliczną kwotę i po przeprowadzeniu w marcu tegoż roku prób odbiorczych „Oksywie" rozkazem Szefa KMW z dn. 15 marca zostało wcielone w skład portowych jednostek pływających jako pływająca stacja torpedowa. Do faktycznego rozpoczęcia służby przez tę jednostkę upłynąć miał jeszcze rok.

Przeróbkę „Oksywia", na którą uzyskano kredyt w wysokości 140 000 zł, zlecono Stoczni Gdyńskiej. Wobec niewielkich wymiarów jednostki projekt z 29 października 1933 r. przewidywał ustawienie tylko jednego aparatu torpedowego na dziobie. Do podnoszenia wystrzelonych torped, zabezpieczonych i przyholowanych z powrotem przez motorówki broni podwodnej, służyć miał dźwig o nośności 3 ton, zainstalowany na rufie. Ponadto projekt przewidywał ułożenie na pokładzie, pomiędzy aparatem a dźwigiem, toru, po którym poruszałyby się wózki do przewożenia torped. W toku przebudowy skasowano istniejącą konstrukcję bramową wraz z mostkiem i zbudowano po obydwu burtach nadbudówki mieszczące kabiny służbowe, warsztat wraz z magazynem części zapasowych do torped i wyrzutni, kuchnię i umywalnię. Za sterówką ustawioną na spardeku, wzniesiony został maszt sygnalizacyjny. Obserwację torów wystrzeliwanych torped umożliwiło stanowisko obserwacyjne, umieszczone na stalowym trójnogu 5,5 m nad poziomem morza.

Główną przyczyną opóźnienia prac adaptacyjnych były trudności ze znalezieniem dostawcy, a następnie przedłużająca się budowa aparatu torpedowego. Początkowo próbowano za pośrednictwem francuskiego attaché morskiego znaleźć wytwórnię pojedynczych aparatów torpedowych 550 mm we Francji, jednak nie przyniosło to konkretnych rezultatów. PMW dysponowała wprawdzie czterema pojedynczymi wyrzutniami zakupionymi jeszcze w 1925 r. (jedną z nich ustawiono na bocznokołowcu „Gen. Sosnkowski") lecz były to aparaty 450 mm, które wobec wejścia na uzbrojenie torped 550 mm nie mogły rozwiązać problemu. Ostatecznie, mimo braku doświadczeń, zapadła decyzja zbudowania aparatu torpedowego dla „Oksywia" w kraju.

Pierwszy polski aparat torpedowy powstał w warszawskiej fabryce „Parowóz" — podległej Sp. Akc. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich. Urządzenie celownicze dostarczyły znane z jakości Polskie Zakłady Optyczne. Aparat ten, przystosowany do torped 550 mm posiadał reduktor umożliwiający strzelanie torpedami 450 mm, pozostającymi m. in. na uzbrojeniu torpedowców typu „Ślązak" a po wprowadzeniu na uzbrojenie torped 533,4 mm otrzymał reduktor również dla torped tego kalibru. Zakłady Ostrowieckie miały początkowo dostarczyć aparat w grudniu 1934 r., jednak prace konstrukcyjne przeciągnęły się do kwietnia 1935 roku. Warto dodać, że doświadczenia zdobyte przy konstrukcji wyrzutni dla „Oksywia" zamierzano [...] wykorzystać, zlecając Zakładom Ostrowieckim budowę wyrzutni dla dwóch ścigaczy torpedowych zamówionych w 1939 r. w brytyjskiej stoczni.

Stacja torpedowa „Oksywie" rozpoczęła swą pożyteczną służbę w połowie 1935 r. Załoga jednostki składała się z 10 ludzi, oprócz których okrętowano na czas prób 5—10 specjalistów broni podwodnej. 15 lipca, po ostatecznym zakończeniu przeróbki, przeprowadzone zostały próby stateczności przy pełnym wyposażeniu, obejmującym m.in. 6 torped (z min najprawdopodobniej jednak zrezygnowano). Wyporność jednostki po przeróbce wynosiła 126 ton ppw. Według powojennych relacji „Oksywie" zostało później wyposażone w drugą wyrzutnię dla torped lotniczych i ćwiczebnych kalibru 450 mm.

W latach 1938—39 dowódcą „Oksywia" był wybitny specjalista broni podwodnej — ówczesny st. bosman Stanisław Talaga. Po wybuchu wojny dowódca „Oksywia" otrzymał zadanie zablokowania wejść do portu gdyńskiego poprzez zatapianie różnego rodzaju jednostek pływających. 6 września 1939 r., gdy zaszła konieczność zatarasowania luki pomiędzy zatopionym w głównym wejściu greckim parowcem „Caritas" a falochronem, st. bosman Talaga zdecydował się użyć do tego celu dowodzoną przez siebie jednostkę. „Oksywie" poszło na dno, blokując lukę, którą mógłby wykorzystać nieprzyjaciel. Podczas okupacji „Oksywie" zostało przez Niemców wydobyte, lecz jego dalsze losy pozostają nieznane.

MIECZYSŁAW KULIGIEWICZ

Powyżej: plan generalny pływającej stacji torpedowej „Oksywie" — rekonstruował M. Kuligiewicz (wszelkie prawa zastrzeżone!). Poniżej: pierwsza zbudowana w Polsce wyrzutnia torpedowa, przeznaczona dla „Oksywia", w hali warszawskiej fabryki „Parowóz".



LISTY DO „PH"

Mikromodelarze odezwijcie się!

Jest mi ogromnie miło wysłać do Was zdjęcia moich mikromodeli. Miałem wprawdzie kłopoty z wykonaniem zdjęć i obawiam się, że te, które wysyłam, nie są doskonałe pod względem technicznym. Zresztą ocenę pozostawiam Wam i jeśli zdjęcia te trafią do „Morza", będzie to moim pierwszym sukcesem w tej dziedzinie. Obecnie pracuję nad „jubileuszową" — dziesiątą jednostką, która będzie „Lwów". Byłoby mi miło gdyby Redakcja umożliwiła mi nawiązanie kontaktów listownych z innymi mikromodelarzami, a także — gdyby to było możliwe — z p. Stanisławem Katzerem.

Bogumił Barski

Gliwice

Kościuszki 21/16

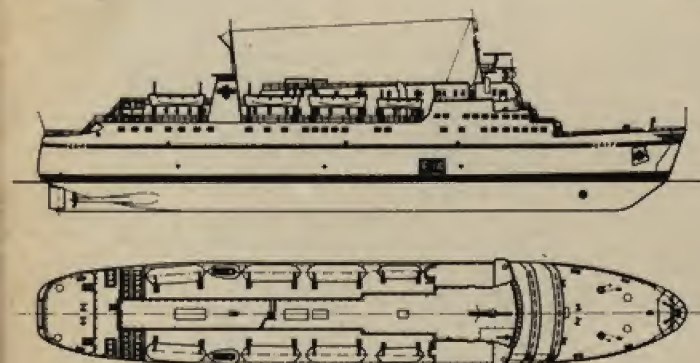
Od redaktora „PH": Zdjęcia wcale nie są takie złe, najlepszy dowód, że część z nich trafiła do „PH". A więc — gratulujemy sukcesu! Sądzimy, że na apel p. Barskiego odezwą się inni mikromodelarze i nawiążą z nim korespondencję. Do p. Stanisława Katzera, seniora mikromodelarstwa i autora cennej książki na ten temat (następna niedługo!), można napisać na adres redakcji: list doręczymy! Z kolekcji p. Barskiego zamieszczamy kolejno od góry następujące jednostki, wykonane wg książki S. Katzera „Mikromodele": rzymski statek handlowy, „Piotr z Gdańska", okręt Kompanii Wschodnioindyjskiej oraz duński bryg „Elisabeth" (planik był w „PH").

POD POLSKĄ BANDERĄ (38)

GRYF, SPXE, eks- „Finndana", eks- „Hansa Express", pełnomorski dwuprzelotowy prom samochodowo-pasażerski; zbudowany w 1962 r. przez Hanseatische Werft w Hamburgu (NRF); pojemność brutto 2977 RT, pojemność netto 1084 RT, nośność 789 ton; długość całkowita 96,0 m, długość rejestrowa 91,5 m, szerokość 15,9 m, głębokość 4,9 m, zanurzenie 4,2 m; motorowiec, 2 silniki wysokoprężne 6-cylindrowe Nohab-Polar o mocy po 2880 KM, 2 śruby, prędkość eksploatacyjna 16 węzłów, ster strumieniowy w dziobowej części kadłuba; 3 pokłady, pokład samochodowy mieści 120—140 aut osobowych, wzgl. 18 dużych ciężarówek z przyczepami, furty na dziobie i na rufie, wzmocnienia przeciwlodowe kadłuba i specjalny kształt dziobnicy; możność zaokrętowania 800 osób, kabiny z miejscami sypialnymi dla 178 osób, fotele pulmanowskie dla 76 osób, restauracja na 136 miejsc, kawiarnia na 94 miejsca, 2 bary, 3 kioski itp., wszystkie pomieszczenia klimatyzowane, 70 ludzi załogi.

Uwaga: Jako własność fińskiego armatora OY Finnlines z Helsinek, obsługiwał trasę Helsinki — Visby — Travemünde, a następnie Helsinki — Kopenhaga. Zakupiony w końcu 1966 roku, zainaugurował 20 czerwca 1967 obsługę trasy Świnoujście — Ystad, na której eksploatowany jest do dziś, od 1970 r. wspólnie z promem „Skandynawia". Latem 1973 r. przewidziane jest przejście „Gryfa" na nowo uruchomioną linię promową Gdańsk — Helsinki, na którą z racji wzmocnień przeciwlodowych szczególnie się nadaje. Początkowo armatorem statku była Polska Żegluga Morska, od 1970 roku są nim Polskie Linie Oceaniczne.

Jotem



CZYTELNICY PISZĄ »MORZE« POMAGA

Tadeusz Makowski, Płock, Grodzka 2a sprzeda roczniki „Żeglarza" 1946—48, „Młodego Żeglarza" 1949—51 (bez nrów 4, 5, 10/50 oraz „Morza" 1952-54 ● **Wojciech Zientara, Warszawa 33, Pl. Kazimierza 8/42** poszukuje nrów „Morza" 1, 2, 4, 6—12/64; 1, 6—11/66; 9—12/67 oraz 1—3, 5/68 ● **Mariusz Goc, Częstochowa, Pałczyńskiego 81a/6** w zamian za nry 2, 4, 5/69 mies. „Żagle" odda książki „Wielkie dni małej floty" i „Z harcerzami na Zawiszy Czarnym" ● **Czesław Sztuka, Toruń, C. Skłodowskiej 16/2** poszukuje „Morza" nr 6/70 odstąpi ew. nr 4/71 ● **Wojciech Mikoś, Wałbrzych, Pl. Bieruta 5/5** sprzeda lub wymieni na MM z serii „SOS" książkę „Druga wojna światowa na morzu", ponadto posiada plany mod. 8 jednostek wojennych i rybackich ● **Sławomir Twaróg, Wrocław, H. Sawickiej 6/4** poszukuje „Małych Modelarzy" z planami „Wichra", „Burzy" i „Błyskawicy"; odstąpi okręty „Rodney" i „Long Beach" ● **Andrzej Pierzchała, Radom 2, Boh. Stalingradu 8/38** poszukuje pilnie „Małych Modelarzy" z planami „Błyskawicy", „Wichra", „Gryfa" i „Orła" ● **Andrzej Appel, Kowary, Boczna 4/1, pow. Jelenia Góra** ma do odstąpienia nry „Morza" 7, 9, 11/12/69, 1—12/70 oraz 1—8/71 ● **Jacek Janusz, Bielsko-Biała, Rychlińskiego 24/14** posiada plany mod. pancernika obrony wybrzeża „Nowgorod" i okrętu podwodnego „Orzeł", które sprzeda lub wymieni za roczniki „Morza" do 1970 r. ● **Piotr Mikołajczyk, Łuków, Świerczewskiego 3/31** zamieni 75 nrów „Małego Modelarza" z lat 1964—71 na książki o tematyce żeglarskiej, lub roczniki „Żagli" ● **Leszek Warchołek, Katowice, Mieszka I-go 5/14** poszukuje MM z serii „Żeglarze 7 mórz" nrów 1—5; „Dziwy morza" 2, 5; i „Epizody wojen morskich" nrów 1—11, 13, 14, 16, 17, 19—21, 25, 34, 36, 37. ● **Sławomir Kokoszka, Łódź, Karpacka 18/22** poszukuje planów okrętów z II wojny światowej i współczesnych; w zamian oferuje plany modelarskie samolotów ● **Władysław Lewsza, Wrocław, Krucza 4/37** poszukuje „Małych Modelarzy" zawierających okręty wojenne z II w.ś.; w zamian oferuje „Małe Modelarze" i plany modelarskie z samolotami ● **Zdzisław Lewandowski, Bydgoszcz, Sienna 10/1** poszukuje „Małych Modelarzy" z okrętami i statkami; w zamian oferuje kilkanaście „Małych Modelarzy" i „Junge Welt" z planami samolotów, samochodów itd.; wykaz na życzenie ● **Zdzisław Stroński, Poznań 11, Podmiejska 14/1** sprzeda „Morza" 6—12/35; 1—3, 6—12/36; 1—5; „Dziwy morza" 2, 5; i „Epizody **chowiec, Bielsko-Biała, Kostki Napierskiego 16/14** sprzeda „Morza" 8, 10/28; 1—3, 7, 8, 11/29; 1—12/30; 1—12/31; 1—4, 6—12/32; 1—12/33; 1—3, 5—9, 11, 12/34; 1—4, 6—12/35; 1—10, 12/36; 1—12/37, 1, 4, 5, 7—9/38 ● **Jerzy Jakubas, Świerklany, Aleja 22b/5** poszukuje pilnie książek „Dawne żaglowce" i „Zdobnictwo okrętów"; w zamian oferuje egz. „Morza", „Modelarza" etc. ● **Zbigniew Gardzielewski, Bydgoszcz, Nakielska 141/6** zamieni na „Tygrysy" i MM z serii „Epizody wojen morskich" nast. czasopisma: „Młodzież Morska" 4/48; „Żeglarz" 1—6, 10/48; „Młody Żeglarz" 1—11/49, 1—12/50 i 1—11/51; „Morze — Marynarz Polski" 3—5, 8—10/49 i 3, 4, 8, 9/50; natomiast nry „Morza" 5, 6/47; 10/59, 12/69, 4/72 zamieni na nry 1, 4, 5/52; 1/68 oraz 7/72.



ZADANIE M-6

Nawet w roku dwutysięcznym poważnym problemem będzie zapewnienie opieki zdrowotnej kosmonautom oceanów — marynarzom na zautomatyzowanych statkach. Dziś w żegludze oceanicznej pływają na części statków lekarze, na innych opiekę medyczną nad załogą sprawuje jeden z oficerów. I tu nasze szóste zadanie: odpowiedz na pytanie, **który z oficerów na statku handlowym powierzoną ma opiekę nad apteczką pokładową i zdrowiem załogi?**

Przypominamy, że rozwiązania należy nadsyłać, wyłącznie na kartach pocztowych, w terminie do końca miesiąca, pod adresem: Sztab SJ-2000, Wyższa Szkoła Morska, Aleja Zjednoczenia 3, 81-345 Gdynia. Nie zapominajcie podawać numeru swojej karty uczestnictwa!

*

W wyniku losowania nagrody za rozwiązanie zadania M-3 otrzymali następujący uczestnicy akcji SJ-2000: Paweł Banaszek, Poznań; Ryszard Behnke, poczta Dębno, pow. Chojna; Zdzisław Bogdański, Nowogard, woj. szczecińskie; Tadeusz Hoffman, Kędzierzyn; Sławomir Janiński, Opole; Gotfryd Michna, Tworków, pow. Racibórz; Paweł i Bogumił Nowakowie, Rawicz; Zbigniew Prajs, Gdańsk; Grzegorz Suszczewicz, Zawidz, pow. Sierpc; Jerzy Szydło, Gdańsk-Oliwa, czasopisma: „Młodzież Morska" 4/48; „Żeglarz" 1—6, 10/48; „Młody Żeglarz" 1—11/49, 1—12/50 i 1—11/51; „Morze — Marynarz Polski" 3—5, 8—10/49 i 3, 4, 8, 9/50; natomiast nry „Morza" 5, 6/47; 10/59, 12/69, 4/72 zamieni na nry 1, 4, 5/52; 1/68 oraz 7/72.

Nagrody, w postaci książek o tematyce morskiej, wysyłamy pocztą.



Fot. Ukiejewski

ARCHIWUM NEPTUNA

DAWNIEJSZA GDYNIA (10)

Nie przerywamy naszego gdyńskiego cyklu nawet w „AN" poświęconym wycieczkom morskim i wycieczkowcom, bowiem zdjęcie, które tu reprodukujemy, wykonane zostało dokładnie przed pięćdziesięciu laty i tej daty nie możemy zlekceważyć: 29 kwietnia 1923 roku, w obecności Prezydenta Rzeczypospolitej Stanisława Wojciechowskiego, odbyło się poświęcenie świeżo wykończonej przystani Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków, będącej zalążkiem późniejszego „prawdziwego" portu. Poświęcenia, co widać na fotografii, dokonał kardynał prymas Dalbor. W głębi po lewej — stojący na kotwicy żaglowiec szkolny „Lwów".

Redaktor „AN", solidaryzując się z akcją WCZASY POD BANDERĄ, zapoczątkowaną na łamach bieżącego numeru „Morza", poświęca znaczną część swej autonomicznej strony przyczynkom do tego tematu. Sądzi przy tym, że — jak zwykle — wesprą go Sympatycy „AN", dorzucając od siebie dalsze interesujące ciekawostki z tej dziedziny.

„KASZUBA" dał początek

W zeszłym roku minęło, przegapione nawet przez „AN", równo pięćdziesiąt lat od pierwszej pod polską banderą zagranicznej wycieczki morskiej. Odbył ją w lipcu 1922 roku parowiec „Kaszuba", który zabrał wycieczkę akademicką oraz grono dziennikarzy, razem 63 osoby, do Malmoe i Kopenhagi. „Kaszuba" — to przejściowa nazwa pierwszego polskiego okrętu „Pomorzanin", pełniącego funkcję jednostki hydrograficznej. Nim został zakupiony przez Polskę, był po prostu stateczkiem pasażerskim, stąd łatwość z jaką stał się również pierwszym polskim wycieczkowcem. A może odezwie się do „Morza" ktoryś z uczestników tej historycznej bądź co bądź podróży sprzed 50 lat?



Hamburg-Amerika Linie

Prosta niemiecka służba statków pocztowych i pośpiesznych.

Przewóz osób do wszystkich części świata

Hamburg–Newyork

Hamburg–Boston

Hamburg–Philadelphia

Morskie podróże do uciechy i wytchnienia:

Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.

„BATORY" W FIORDACH

Nasz najsłynniejszy liniowiec pasażerski — „Batory" — odbył w swej karierze mnóstwo podróży wycieczkowych, szkoda, że przeważnie z cudzoziemcami na pokładzie. O jego popularności w roli statku turystycznego niech świadczy choćby ta norweska widokówka, sławiąca piękno fiordu Geiranger. W głębi widoczny jest „Batory".

PRZEZ KRĄG POLARNY



Pierwsza polska wycieczka morska fiordami Norwegii aż do Nordkapu, odbyła się na transatlantyku „Polonia" w 1931 r. W dniu 24 lipca statek minął Krąg Polarny i z tej okazji uczestnicy wycieczki poddani zostali ceremonii chrztu morskiego, opisanej następnie na łamach tygodnika „Ilustracja Polska". Po wypełnieniu całego, przepisanego tradycją morską ceremoniału, delikwenci, w tym dwie panie, wrzuceni zostali do basenu. Na zdjęciu: Neptun na „Polonii" ze swym sztabem.

Morskie podróże do uciechy i wytchnienia

Krócej mówiąc — podróże wycieczkowe. Ów przydługi tytuł zapożyczyliśmy z ogłoszenia przedsiębiorstwa Hamburg — Amerika Line, które w wydanym po polsku „Kalendarzu królewsko-pruskim ewangelickim na rok 1914" zachęcało Polaków do korzystania z usług „niemieckiej służby statków pocztowych i pospiesznych". Po wyliczeniu licznych połączeń regularnych i zapewnieniu, że „parostatki linii hambursko-amerykańskiej podawają przy znakomitym pożywieniu wyborny przejazd jak dla podróżnych w kajutach, tak też dla pasażerów w międzypokładzie", następował dział zatytułowany „Morskie podróże do uciechy i wytchnienia". Wymieniał on trasy najpopularniejszych przed sześćdziesięciu laty rejsów wycieczkowych, mianowicie: „Podróże koło świata, podróże na wschód, podróże na Morzu Śródziemnym, podróże północne do Drontheim, do Islandyi, do Przylądka Północnego, do Spitzbergen, podróże do Indyi Zachodnich, podróże do Ameryki Południowej, podróże na Nilu". Było z czego wybierać. Tylko wątpić należy, czy — wbrew pobożnym życzeniom dawcy ogłoszenia — mogli z „podróży do uciechy i wytchnienia" korzystać gremialnie polscy poddani najjaśniejszego pana.